This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

NYPL RESEARCH LIBRARIES
3 3433 08169333 9

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

MAGALLANES

EL PAIS DEL PORVENIR.

POR

ALBERTO FAGALDE.

TOMO PRIMERO

VALPARAISO.
TALLERES TIPOGRÁFICOS DE LA ARMADA.
1901

Digitized by Google

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
340166
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.
1904

Digitized by Google

FERDIN-MAGALLANUS-
SUPERATIS-ANTARCTICI-FRETI-
ANGUSTIIS-CLARISSIMUS.

Reproduccion de un grabado en cobre hecho en 1778.

Digitized by Google

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS

Digitized by Google

A LA MEMORIA

DE

DON MANUEL SEÑORET

GOBERNADOR DE MAGALLANES Y CONTRALMIRANTE DE LA ARMADA.

Dedicando este modesto trabajo a la respetada memoria de don Manuel Señoret, pago un doble tributo de admiracion hácia sus grandes y preclaros servicios al pais y de gratitud hácia la noble institucion que, mediante su ayuda, me ha permitido llevarlo a cabo.

Don Manuel Señoret, como Gobernador de Magallanes, ha sido el impulsador mas activo, mas intelijente y mas honrado del progreso de ese territorio, que él estudió bajo todas sus fases: jeográfica, colonizadora, industrial y de defensa nacional; que él desarrolló estraordinariamente en todos sus elementos de vida y de riqueza, y al cual se debe, en su mayor parte, el grado de cultura, de civilizacion y de adelanto en que hoi se halla.

No hubo servicio público que no atendiera el señor Señoret, necesidad que no remediara, trabajo que no iniciara, mejoramiento moral o material que no llevara a efecto en provecho de los habitantes, de la industria y de la colonizacion de la rejion magallánica. Esploró su territorio, dando a conocer su capacidad industrial; ensanchó considerablemente a Punta Arenas; fundó Puerto Toro y Puerto Porvenir; estudió y alumbró sus

Digitized by Google

costas; avalizó sus aguas; atrajo la colonizacion; estimuló las industrias ganadera, aurífera, de maderas, etc.; reglamentó la pesca de lobos; impulsó la navegacion y la construccion del cable sub-marino; protejió el comercio; ensanchó la accion administrativa y echó las bases de la administracion local.

¡Qué admirable actividad y qué fecunda iniciativa!

¿A quién dedicarle entónces con mas títulos que los de don Manuel eñoret, un trabajo que tiende a dar a conocer su obra y a estimular la accion gubernativa y el conocimiento jeneral, acerca de aquel territorio llamado a desempeñar tan importante papel en el desarrollo económico del pais?

Pero con solo recordar la labor de aquel notable servidor público y de tributarle el homenaje de mi respeto, no cumplo sino con una parte de mi deber, pues necesito decir que este trabajo no habria salido a luz si no hubiera contado con el apoyo de la Marina.

De la Marina, que no solo fué la fundadora de la primera colonia chilena en el estrecho de Magallanes con su goleta *Ancud*, sino que desde entonces hasta hoi, ha sido la que ha esplorado sus aguas, sus costas y su territorio; aun la que ha asentado la dominacion nacional en rejiones desconocidas para el pais; la que ha estimulado su colonizacion y su riqueza; la que ha mantenido su comunicacion con el centro; la que ha desarrollado la navegacion con el alumbrado de las costas y con el avalizamiento de sus canales; la que ha fomentado sus industrias y su comercio con el establecimiento de la línea de los trasportes *Casma* y *Angamos*; la que ha estudiado y querido tender el cable sub-marino; la que. por fin, ha prestado el concurso de todo su personal intelijente, instruido y patriota, desde don Juan Wi-

Digitized by Google

lliams y Muñoz Gamero hasta Señoret y los que hoi protejen, estudian y esploran sus tierras y sus aguas, para cimentar allí definitivamente el poder, la civilizacion y la riqueza nacional.

Se podria decir que todo lo que es hoi el territorio de Magallanes, administrativamente considerado, lo debe a la accion constante de la Marina, que ha querido llevar su proteccion, tan decidida como fecunda, a esa rejion, hasta detalles tan nimios, si se quiere, como el de permitir que en sus talleres tipográficos se imprima este libro que trata de la historia, de la jeografía, de la administracion pública y de las industrias de aquel territorio, como medio de difundir el conocimiento y de atraer capitales y pobladores a la rica y casi vírjen rejion de la ganadería.

Se comprenderá entónces que cumplo con un deber instintivo y natural al dedicar este libro a la memoria de don Manuel Señoret como Gobernador de Magallanes y como marino, por los servicios prestados por él y por la institucion a que pertenecia, a dicho territorio, al par que de gratitud a la Armada por haber permitido la impresion de este libro en sus talleres tipográficos.

Como puede parecer una pretension de mi parte que este libro tenga el apoyo de esa gloriosa institucion nacional, debo decir que al espresarme así, lo hago por no personalizar mi reconocimiento y porque no se estime como lisonja lo que es solo la accion espontánea, respetuosa y grata de mi espíritu. Pero es el hecho que sin el jeneroso apoyo del ilustre Vice-Almirante don Jorje Montt, Director Jeneral de la Armada, y de su dignísimo secretario, don Guillermo Perez de Arce; y sin la cooperacion que me han prestado diversos funcionarios y oficinas de la Marina, este libro habria permanecido inédito. Merced a ese apoyo y cooperacion, que contó con

Digitized by Google

la aquiesencia del ex-Ministro de Marina don Ricardo Matte Perez, he podido llevar a término este trabajo que entrego a la consideracion bondadosa de mis protectores, al exámen de los gobernantes y al estudio de los industriales.

ALBERTO FAGALDE.

Santiago, 31 de Diciembre de 1900.

Digitized by Google

INTRODUCCION.

Desconocimiento jeneral acerca de la rejion magallánica.—Este desconocimiento preside la elaboracion del tratado de límites con la República Arjentina que cedió la Patagonia.—Errores capitales de dicha limitacion.—Contradicciones sustanciales con respecto a los terrenos esplotables en la Patagonia y Tierra del Fuego.—Aislamiento del territorio de Magallanes.—Inercia administrativa.—Necesidad de nuevas esploraciones y estudios.

El conocimiento de la rejion austral de Chile y del continente sud-americano, se halla mui poco difundido, a pesar de las antiguas y modernas esploraciones de que ha sido objeto por hombres de ciencia, por jeógrafos y marinos de todas nacionalidades, por delegados especiales del gobierno chileno y, últimamente, por las comisiones de límites que actúan en la demarcacion de nuestras fronteras con la República Arjentina.

Podria decirse, sin temor a ser desmentido, que el conocimiento de dicha rejion, hasta hace pocos años, no ha pasado mas allá de los aficionados a los estudios jeográficos, del reducido número de personas instruidas encargadas de alguna comision científica o de carácter administrativo, y de los pocos hombres de empresa, con alguna preparacion, que se han aventurado en dichos territorios en busca de alguna industria estable y remunerativa.

La casi totalidad de los chilenos, aun las personas mas ilustradas y representativas en el gobierno, en el congreso o en la sociedad, no conocian sino lejanas e imperfectas referencias de las cacerias de lobos y de

Digitized by Google

avestruces, que, veinte años atras, constituian la única industria de los aventureros del mar o de los pobres indíjenas de aquellas deshabitadas rejiones; y por lo jeneral, no llegaban a sus oidos sino los ecos de salvajes y luctuosos acontecimientos, con que los primeros habitantes chilenos ensangrentaron y dieron triste celebridad a esos parajes, o de los contínuos naufrajios que han ocurrido en las cercanias de sus abruptas costas.

Ha sido menester que trascurrieran muchos años, que las corrientes comerciales se multiplicaran, que la ganaderia se desarrollara en grande escala, que otras industrias nacieran a su amparo, que afluyeran industriales y aventureros de todas partes, y que un gobernador abriera ámplios horizontes a su progreso moral y material, para que se descorriera el velo que cubria el territorio de Magallanes y empezara a interesar al pais en sus múltiples manifestaciones de riqueza y de futuro porvenir.

No es de estrañar así, que la mayor parte de aquel estenso territorio, cuyos límites no se hallan demarcados y aun no se conocen sino imperfectamente, esté en un cuasi abandono administrativo y no imperen en él todos los beneficios de nuestra Constitucion Política.

Gran parte de la Patagonia y de la Tierra del Fuego occidentales, los archipiélagos e islas que en tanta profusion se estienden desde la grande isla de Chiloé hasta el Cabo de Hornos, toda esa enorme masa de tierras con las aguas que las bañan, que ocupa mas de siete grados jeográficos, permanece dislocada del núcleo político, comercial y social de Chile, y en mucha parte oculta a las miradas escrutadoras de la ciencia y a las múltiples especulaciones de la industria.

Aun mas: existen vastas estensiones territoriales, islas enteras, estensas costas, variados canales, senos o esteros, que no han sido jamas esplorados.

Digitized by Google

Este desconocimiento hasta cierto punto esplicable de la rejion austral, por la lejania en que se halla del centro del pais y de sus recursos, por la falta de comunicaciones espeditas y baratas, por las publicaciones tan escasas, tan poco difundidas y tan apasionadas, las mas de las veces, que se han hecho de su clima, de su esterilidad y de las razas indíjenas que la habitan en mínima parte, y por las superficiales e incompletas esploraciones realizadas últimamente, tanto en tierra como en el mar, ha sido el oríjen de errores mui graves en que han incurrido publicistas, diplomáticos y gobernantes, errores que han costado al pais grandes desmembraciones territoriales; y es la causa de mantener aun inesplotadas las tierras que nos dejaran los pactos internacionales, y de producir la mas estraña confusion en las medidas que deben adoptarse para poblar, enriquecer y civilizar la rejion magallánica.

Las personas mas ilustradas de la época y los gobiernos de 20 años atras, apreciaban la Patagonia y la Tierra del Fuego como un desierto estéril y como rejiones heladas e inhospitalarias para el hombre civilizado, que apénas podian servir de guarida a las razas mas dejeneradas de la especie humana, justificándose de esta manera la cesion gratuita que hizo Chile a la República Arjentina, por el tratado de 1881, de la casi totalidad de aquella vastísima zona territorial.

Antes de esa época, mui pocas eran las personas que creyeran posible el desarrollo de la agricultura y la aclimatacion de la industria ganadera en aquella rejion. Pescadores de lobos o cazadores de avestruces, y mas tarde, buscadores de oro, no se imajinaban los pocos aventureros de todas nacionalidades y de escaso valor moral, que iban allí a tentar fortuna, que pudieran servir aquellas tierras para mas nobles, lucrativas y permanentes industrias.

Digitized by Google

La fundacion misma de una colonia chilena en Magallanes, el año 1843, no tuvo por oríjen el empezar a poblar industrialmente aquellos lejanos territorios, como un perfecto conocimiento del terreno lo habria aconsejado, sino tomar posesion efectiva, hacer acto de soberania sobre unas tierras que se consideraban *res nullius*, que despertaban la codicia de algunas naciones colonizadoras de Europa y que comenzaban a tomar importancia política, estratéjica y comercial, con la inauguracion del tráfico del Estrecho de Magallanes por los buques a vapor, *Chile* y *Perú*, que estableciera el jenio emprendedor de Guillermo Wheelwright.

Pero ni aun estos incentivos poderosos fueron estímulo bastante para estudiar y dar a conocer en sus condiciones jeográficas e industriales aquella rejion, pues, años mas tarde (1849), la traslacion de Fuerte Búlnes a Punta Arenas, no tuvo otro objeto que el de buscar un lugar mas abrigado a los vientos y con mayor provision de agua y leña para la guarnicion allí establecida, primeramente, y para los deportados por el gobierno en seguida; pero en manera alguna se tuvo con ello el propósito decidido y consciente de entregar a la colonizacion y a la esplotacion, millones de hectáreas que pudieran ser en el futuro el asiento de una numerosa, rica y floreciente poblacion.

Todos los estudios hechos en aquella época, relativamente remota, acerca de la rejion magallánica, se reducen a algunos informes del naturalista aleman don Bernardo Philippi, que como tal, y como sarjento mayor de injenieros, habia acompañado al capitan de fragata don Juan Williams, en la comision que tuvo por objeto fundar la colonia de Fuerte Búlnes. El corto tiempo de que dispuso el señor Philippi para hacer estudios del terreno y la falta de medios para efectuar esploraciones, le impidieron formarse ni siquiera una idea aproximada de lo

Digitized by Google

que se podia esperar de aquellas tierras. Por el contrario, lo inhospitalario del lugar y la triste celebridad del puerto del Hambre en que aquella se estableciera, eran sobrado motivo para que el señor Philippi elevara al gobierno de Chile informes poco halagadores de la rejion en que se fundara aquel Fuerte.

En todo caso, estos informes no traspasaron las esferas gubernativas, quedando la totalidad de los habitantes en la misma oscuridad que ántes acerca del territorio magallánico.

Por otra parte, el desgraciado fin que tuvo el señor Philippi, fué el principal obstáculo que se opuso al conocimiento de los estudios alcanzados a practicar por aquella ilustre víctima de los salvajes.

Algunos años mas tarde, 1848 y 1849, el capitan don Buenaventura Martinez y el cirujano de marina, don Napoleon Gobert, hicieron una esploracion a Fuerte Búlnes y Punta Arenas, de la cual es fruto un *Bosquejo sobre la Historia Natural de Magallanes y de las costumbres de sus habitantes*, publicado en el Rejistro de la Marina de la República de Chile (1849).

Este estudio publicado en un boletin oficial de escasísima circulacion, y del cual solo tienen noticia algunos bibliógrafos, no llevó al gobierno, ni mucho ménos al público en jeneral, noticia alguna del territorio magallánico, no solo por la circunstancia apuntada, sino porque el trabajo era sumamente somero sobre la jeolojia, la fauna y la flora de las tierras bosquejadas. Ese trabajo era superficial, de escaso mérito científico y sin atractivos para fijar las miradas del lector o del observador a dicha rejion.

Con todo, seria una injusticia negarle su verdadero mérito, que consiste en ser el primer trabajo sobre la materia hecho en Chile. Es indudable que un gobierno progresista y con recursos habria sacado considerable

Digitized by Google

provecho de aquel ensayo que prometia resultados positivos en el futuro, si sus colaboradores hubieran tenido todos los elementos necesarios para verificar esploraciones sérias, metódicas y completas.

Pero el gobierno de Chile, en lugar de proseguir por ese sendero abierto por Philippi, Martinez y Gobert, descuidó en absoluto el estudio de la rejion magallánica, hasta que en 1870 se encomendó al capitan de fragata don Enrique M. Simpson, algunas esploraciones hidrográficas al sur de los golfos de Ancud y del Corcovado, en los archipiélagos de los Chonos y de las Guaitecas y en el Canal de Moraleda, teniendo por objetivo el rio y valle del Aysen para buscar por él un pasaje espedito para la República Arjentina (1).

En cumplimiento de esta comision, el capitan Simpson efectuó diversas esploraciones entre los años 1870 a 1874, teniendo a su servicio la corbeta *Chacabuco*. Reconoció las aguas interiores de los archipiélagos de las Guaitecas y de los Chonos, levantó planos e hizo estudios jeográficos y de Historia Natural, tan interesantes como reveladores para nuestros gobernantes, acerca de la importancia y riqueza de los valles patagónicos que riegan el Aysen y los Huemules.

Al mismo tiempo esploró el capitan Simpson y su ilustrado cuerpo de oficiales, los archipiélagos, e islas situadas en aquella rejion y los canales tan numerosos como útiles para la navegacion que bordan de una manera tan caprichosa aquel conjunto de islas y de islotes.

(1) Aunque a primera vista pareciera que el sector jeográfico señalado estuviera fuera de la rejion magallánica que nos proponemos estudiar, es el hecho que él cabe dentro de los límites políticos fijados por la lei a aquel territorio. En todo caso, el valle del Aysen forma parte de la Patagonia occidental, y el recuerdo que consignamos, contribuye a la demostracion que nos proponemos hacer en la presente introduccion.

Digitized by Google

Este era el primer reconocimiento sério, verificado por marinos competentes de nuestro pais, que se hacia de una reducida porcion de la rejion austral.

Pues bien, de él se deducia lo siguiente, como lo indicaba el mismo comandante Simpson en su nota oficial al señor Ministro de Marina, dando cuenta de su primer viaje.

«Los canales al sur de Aysen *son enteramente desconocidos* y demandan la primera atencion, pues cuantas noticias se tienen de ellos *son mas que vagas*».

Ademas, dejaba comprobado el comandante Simpson, que las únicas cartas que se tenian de aquella rejion, las de Fitz Roy, eran absolutamente inexactas desde Melinca. Esto por lo que respecta a la parte hidrográfica, que, en cuanto a la continental, demostraba al mismo tiempo que estábamos aun mucho mas a oscuras.

Sin duda alguna, estos estudios hubieran debido estimular la accion perseverante del gobierno chileno para continuar la esploracion total, pues habrian servido de base para la colonizacion insinuada y sostenida con abundantes datos y risueñas esperanzas por el capitan Simpson, y para el mejor conocimiento de la rejion que estaba en tela de juicio con la República Arjentina; pero en lugar de ello, el gobierno de Chile volvió a descuidar un trabajo tan interesante, del cual no pareció darse cuenta y el que no trascendió mas allá de los pocos lectores del Anuario Hidrográfico, en cuyos primeros tomos se publicaron las relaciones de viajes del jefe y de los oficiales de la corbeta *Chacabuco*. Probablemente los arjentinos se aprovecharon mejor de dichos estudios, pues desde entónces empezaron a efectuar sus esploraciones en la Patagonia.

Solo tres años mas tarde se comisionó al capitan de corbeta don Juan José Latorre, para que a bordo de la cañonera *Magallanes*, se dirijiera al sur a practicar nue-

Digitized by Google

vas esploraciones hidrográficas y terrestres en lo que propiamente se ha llamado: territorio de Magallanes.

En efecto, el capitan Latorre realizó dos espediciones en las temporadas veraniegas de 1877-78 y de 1878-79, que adelantaron algo los estudios hidrográficos y las esploraciones terrestres al rededor de las aguas de Otway y de Skyring, así como en la parte setentrional de la isla grande de la Tierra del Fuego; pero una y otra esploracion tuvieron que suspenderse inopinadamente por el motin de Punta Arenas de 1877, la primera, y por la guerra con el Perú y Bolivia, la segunda.

Apesar de este serio fracaso de ambas espediciones de la cañonera *Magallanes*, ha quedado como fruto principal de ellas, un estudio de Historia Natural practicado por el jóven y aventajado naturalista, señor Enrique Ibar, en la Patagonia, hasta los oríjines del Rio Santa Cruz (1).

Las relaciones de los viajes de la *Magallanes* fueron publicadas en los tomos 5.° y 6.° del Anuario Hidrográfico, y por lo tanto, lo mismo que las espediciones de la *Chacabuco*, solo fueron conocidas por reducido número de personas. El gobierno, absorvido por las preocupaciones de la guerra del Pacífico, no pudo prestar atencion a los resultados obtenidos por los esploradores, y el público en jeneral permaneció ajeno al conocimiento de aquellas relaciones.

Tal era el bagaje de conocimientos que tenia nuestro gobierno y el pais, acerca de la Patagonia y de la rejion magallánica, al celebrarse el tratado de límites con la República Arjentina, que trajo por consecuencia la ce-

(1) Cuando nos ocupemos mas adelante del bosquejo jeográfico de la rejion magallánica, tendremos oportunidad de tratar mas detenidamente tanto las esploraciones de la *Chacabuco* como las de la *Magallanes*.

Digitized by Google

sion de casi la totalidad de la Patagonia y de la mitad de la Tierra del Fuego.

De intento no hemos querido referirnos a los trabajos y estudios verificados por marinos u hombres de ciencia estranjeros, pues si tan poco conocidos han sido los hechos por nacionales, es de conjeturar qué número de chilenos conociera en aquella época las viejas relaciones de Juan Ladrillero, de Pedro Sarmiento de Gamboa y del viaje de la fragata *Santa Maria de la Cabeza*; ni las mas modernas de la *Adventure* y de la *Beagle*, que ilustraron King, Fitz Roy y Darwin; ni la de la *Nassau*, que hizo célebre al capitan Mayne.

De seguro que, fuera de unos cuantos historiadores y publicistas que habian afrontado el estudio de la cuestion limítrofe con la República Arjentina, y de los marinos mas ilustrados, que por razon de su profesion debian conocer aquellas navegaciones y estudios, la totalidad de los chilenos, incluso sus gobernantes, permanecia perfectamente a oscuras acerca del conocimiento de las rejiones australes, tan estensas, tan ricas, de tan grandioso porvenir, que se entregaron al capricho de una desatentada transaccion diplomática.

Y aun de aquellos de los mas ilustrados chilenos que tuvieron en su mano la jestion de los negocios internacionales con la República Arjentina, los negociadores mismos del tratado de 1881, no tenian otra idea formada acerca del valor real y positiva de la Patagonia y de la Tierra del Fuego, que la pintura asaz lúgubre que de esos territorios hiciera el ilustre Darwin y que solo se le puede perdonar como uno de los deslices de su juventud.

El único estadista que tuvo la vision del porvenir y que defendió la Patagonia y la rejion magallánica hasta quemar su último cartucho, el ilustre Ministro de Relaciones Esteriores don Adolfo Ibañez, no hizo tanto la

Digitized by Google

defensa de los derechos de Chile por conocimiento de la rejion disputada, sino por una solemne inspiracion patriótica, que el tiempo ha venido a confirmar con hechos que valen mas que todo el viejo pais que nos legara la corona de España.

Podríamos acumular abundantes citas y testimonios para apoyar la tésis que venimos desarrollando, a fin de patentizarla; pero no queremos remover cuestiones que se podrian tomar como ataques personales para varios estadistas, diplomáticos e historiadores chilenos, y nos limitaremos a reproducir, en conclusion, lo que a este respecto dice el distinguido historiador y publicista don Gonzalo Búlnes, en su interesante libro titulado: CHILE Y LA ARJENTINA.—*Un debate de 55 años.*

Refiriéndose el señor Búlnes a las continuas concesiones que Chile hizo en las negociaciones diplomáticas precursoras del tratado del 81, paralelas a las pretensiones cada vez mas injustificadas de la República Arjentina, conjuntamente con sus avances en el territorio disputado, se pregunta:

«¿Cómo permanecia impasible Chile en presencia de estos hechos?»

Y se contesta:

«Chile fué culpable de *ignorancia*. La Patagonia estaba tan léjos de sus preocupaciones políticas y económicas *que no la conocia absolutamente.* Todo lo que sabia era lo que habian escrito contra ella uno que otro viajero».

«El éxito mediocre, sino nulo hasta entónces de la colonia de Punta Arenas, le hacian mirar los territorios en disputa con profundo desgano. Punta Arenas no vivia sino que vejetaba tristemente, sin otro comercio que el de las pieles de los lobos que abundan en sus costas. Chile habia puesto allí su bandera y no se habia vuelto a acordar de ella. Se hablaba de la Patogonia como de la

Digitized by Google

Siberia. Se la consideraba una rejion estéril, helada, repulsiva del hombre».

Y mas adelante, ocupándose de algunas groseras imputaciones de publicistas arjentinos acerca de la buena fé con que disputaba Chile su derecho soberano a la Patagonia y Tierra del Fuego, íntegras, el señor Búlnes dice:

«Se puede probar hasta la saciedad que Chile se desprendió de la Patagonia, primero, por afianzar la paz a la que le daba mas valor que a aquella, y ademas, porque tenia un concepto falso de su importancia económica y agrícola».

«Su error se fundaba en las opiniones de distinguidos viajeros, aunque en número mui reducido, y que solo habian recibido la *impresion* del pais. Uno de ellos era Darwin, quien emitió los juicios mas poco halagadores sobre él, a pesar de que visitó una de las rejiones mas aparentes para la ganaderia».

«Los pocos que escribian sobre la Patagonia no hacian sino repetir esos testimonios, y se puso a la moda describirla como si fuese la Groelandia o la isla polar de Juan Ayen. Así, por ejemplo, Darwin, escribió en su célebre libro de viajes al rededor del mundo, que la Patagonia, siendo estéril, era fecunda en roedores, y en Chile se amplió la frase diciendo: que era tierra solo para ratones y que estos acabarian con los hombres que se establecieran en ella».

«En la Arjentina, persiguiendo un interes a la inversa, se afirmaba lo mismo, lo que la hacia aparecer a ella reclamando la zona austral solo porque le pertenecia, nó porque le diera la menor importancia!»

«Se formó una leyenda que seria graciosa de leer hoi, si no fuera en estremo dolorosa para nuestro patriotismo y recuerdos. Se exajeró hasta el ridículo el rigor de su clima, la esterilidad de su suelo y sus condiciones re-

Digitized by Google

pulsivas para la vida humana. Se llegó a decir que hasta sus flores eran hediondas! Y el mismo ilustre Darwin declaró que no solo las tierras eran malditas, sino que «*la maldicion parece trasmitirse al agua*».

«No es raro que Chile, que oia estas cosas *y que no tenia antecedentes propios para juzgarlas*, creyera que no valia la pena de gastar su tesoro y su sangre por adquirir un terreno semejante, aunque el gobierno de Errázuriz hizo toda clase de esfuerzos para que el pais comprendiera la importancia de la cuestion y la verdad».

Pero este desconocimiento jeneral de la rejion austral, que permitió la entrega de una vastísima zona a nuestros vecinos del oriente, no solo se manifiesta en el fondo de la transaccion de 1881, sino en su forma y en las consecuencias gravísimas que puede tener en el desenvolvimiento económico de aquellos riquísimos territorios.

Hechos posteriores han venido a poner de relieve aquel error capital, hijo lejítimo de la ignorancia.

Al fijar en el terreno los límites chileno-arjentinos, principalmente en la Tierra del Fuego, se vió que no coincidia la verdad de los hechos con el testo del tratado de 1881, pues las cartas de que se sirvieron los negociadores de aquella transaccion, eran malas, el resultado de estudios imperfectos, de desconocimiento de la rejion.

El perito chileno en la demarcacion de esos límites, don Diego Barros Arana, deja constancia en su esposicion de 1895 de lo que venimos sosteniendo.

Dice el señor Barros Arana:

«El artículo 3.° del tratado de límites de 1881, dice testualmente lo que sigue: «En la Tierra del Fuego se trazará una línea que partiendo del punto denominado cabo de Espíritu Santo en la latitud cincuenta y dos grados cuarenta minutos, se prolongará hácia el sur coin-

Digitized by Google

cidiendo con el meridiano occidental de Greenwich sesenta y ocho grados treinta y cuatro minutos hasta tocar en el canal de Beagle. La Tierra del Fuego, dividida de de esta manera, será chilena en la parte occidental, y arjentina en la parte oriental».

«Esta limitacion, trazada en vista de las célebres cartas del almirantazgo ingles, que corrian con el nombre de Fitz-Roy, señalaba dos condiciones al punto de partida de la línea divisoria en la Tierra del Fuego , suponiendo que el cabo de Espíritu Santo estaba precisamente situado en la lonjitud 68°, 34' al occidente de Greenwich. *Ahora bien, las esploraciones posteriores, y los mas recientes trabajos jeodésicos o hidrográficos, dejaban ver que la excelente y acreditada carta de Fitz-Roy adolecia de un pequeño error, y que el cabo de Espíritu Santo estaba situado un poco al occidente de aquel meridiano*».

«Cuál de las dos indicaciones debia seguirse en la demarcacion, ¿el nombre del cabo o la designacion de lonjitud? Aceptándose esta última, la línea divisoria habria corrido algo mas al oriente, ensanchando, por tanto, la porcion territorial de Chile. El perito chileno, *que percibió el error de aquella carta, y que conoció esta contradiccion entre las dos indicaciones del tratado, creyó que la lealtad recomendaba atenerse al espíritu de este pacto, y trazar la línea partiendo del cabo de Espíritu Santo, sin tomar en cuenta la designacion de lonjitud*».

El error de las cartas era sustancial y de grande importancia para Chile, si hubiera querido favorecerse con él ciñéndose a la letra del pacto, pues la bahia de San Sebastian pasaba así a ser chilena.

En efecto. Una prolija investigacion jeográfica practicada por el capitan de corbeta con Arturo Wilson, en la Tierra del Fuego, a fines de 1888 y principios de 1889, trajo por resultado que la línea del cabo de Espíritu

Digitized by Google

Santo siguiendo el meridiano occidental de Greenwich 68° 34' hasta el canal Beagle, cortaba la estensa bahía de San Sebastian dejando su fondo de parte de Chile.

Este hecho esplica el desconocimiento absoluto que existia en 1881 acerca de aquellos territorios que se entregaban a la suerte de una transaccion diplomática absurda.

Ha sido menester que un protocolo adicional al tratado de 1881, el protocolo de 1893, estableciera en su artículo 2.°: que «la soberania de cada Estado sobre el litoral respectivo es absoluta, de tal suerte, *que Chile no puede pretender puerto alguno hácia el Atlántico*», para que este pais no haya podido dominar en esa bahia y hacerla servir de puerto de esportacion para los productos del interior de la Tierra del Fuego.

En la fijacion de los límites de Valdivia al sur, especialmente en las inmediaciones del paralelo 52°, ha ocurrido sino precisamente lo mismo que en la Tierra del Fuego, algo mui parecido, y todo por la falta de conocimiento de la rejion que se limitaba al tanteo en cartas jeográficas imperfectas.

Véase si nó lo que el mismo perito chileno decia en su memorial citado:

«*Cuando se celebró el tratado de límites de 1881, era mui poco conocida la parte austral del continente al norte del estrecho de Magallanes, o mas bien dicho, solo se conocia la configuracion de las costas.* Al estipularse el artículo 2.° de ese pacto, y al trazarse en el mapa la línea divisoria entre Chile y la República Arjentina, se convino en que la division se efectuaria dentro del continente; y en las comunicaciones cambiadas entre los negociadores se dejó establecido que todas las costas continentales hasta la punta Dungeness, a la salida oriental del estrecho, eran propiedad de Chile. En el principio, la intelijencia de este artículo no ofreció lugar

Digitized by Google

alguno a duda. En uno y otro pais, así como en el estranjero, se publicaron numerosos mapas grandes o pequeños, en que la línea divisoria estaba trazada con bastante exactitud».

«Sin embargo, cinco o seis años despues de sancionado el tratado, comenzaron a publicarse en Buenos Aires mapas diversos que trazaban líneas quiméricas y fantásticas que asignaban a la República Arjentina estension territorial hasta las orillas del Pacífico. Uno de esos mapas jenerales de la República (el de Duclout), uno de los muchos que se imprimian allí como empresa comercial, señalaba en las costas chilenas del Pacífico, entre los paralelos 42 y 52 nada ménos que ocho puertos arjentinos, o mas bien, ocho porciones de esa costa como propiedad de aquel Estado, que habrian interrumpido la continuidad del territorio chileno. En honor del gobierno arjentino debe decirse que, segun creemos, nunca hizo caso de esas pretensiones, ni manifestó directa o indirectamente propósitos de apoyarlas, pero es la verdad que ellas, por desautorizadas que fuesen, contribuian a estraviar en aquel pais el criterio de las personas ignorantes, o poco conocedoras de la jeografia y de los antecedentes que prepararon el tratado de límites, y debian despertar en Chile desconfianzas y recelos sobre la manera cómo se intentaba cumplirlo en la República Arjentina».

«El perito chileno Barros Arana, en una nota de 18 de enero de 1892, reclamando el exacto cumplimiento del artículo 1.° del tratado de límites, habia insinuado de paso la conveniencia de desautorizar eficazmente esas *quimeras jeográficas*, que no era posible revestir de una aparente seriedad».

Hechos análogos a los citados por el señor Barros Arana en la Tierra del Fuego y en la Patagonia, han podido anotarse en el curso de los estudios y esploracio-

Digitized by Google

nes efectuadas por las comisiones de límites de Chile y de la República Arjentina, que demuestran hasta la evidencia la falta de conocimiento que ann se tiene de la rejion austral.

Es cierto que algunas de esas esploraciones han dado ya bastante luz sobre el sistema de hoyas hidrográficas que se desarrolla desde las nacientes del Bio-Bio, en donde comienza lo que podríamos llamar la rejion de los lagos, hasta el paralelo 52°; pero falta todavia mucho que esplorar y problemas mui sérios que resolver, ántes de formar el mapa completo de las comárcas australes y de deslindar científicamente, conforme a los tratados, los territorios que pertenezcan en difinitiva a uno y otro pais.

Son conocidas las cuestiones limítrofes surjidas con el desagüe del lago Lacar para determinar la posesion del valle del mismo nombre, como asi mismo, la mas grave disidencia en la cuestion de límites en el sur, entre los paralelos 41° y 52°, nacida del desconocimiento del sistema fluvial y del desagüe de las hoyas hidrográficas de aquella rejion especialísima que ha sido llamada por algunos: la Suiza Americana.

El conocimiento del semillero de lagos, y de las nacientes y curso del sin número de rios y de sus afluentes que corren en aquel enmarañado territorio, está todavia en su infancia. Las esploraciones de Steffen, de Krüger, de Fischer, completadas por algunas comisiones de límetes, no son sino el comienzo de una tarea vastísima y penosa que requiere largos años de estudio, de fatigas y de dinero, para llegar a la formacion del mapa de esa estensa zona a la cual solo han penetrado los caballos baguales y los pájaros del cielo.

Ha podido observarse el hecho que venimos anotando, en la comision chilena que está encargada ante el Arbitro ingles de la defensa de nuestros derechos. El jefe

Digitized by Google

técnico de dicha comision, ha solicitado los últimos datos que hayan obtenido las sub-comisiones de límites en la temporada de 1889 a 1900, para aumentar el bagaje de informaciones que ha menester para instruir mejor al Arbitro de los antecedentes jeográficos probatorios de los derechos de Chile en la contienda limítrofe con la República Arjentina.

Los hechos indicados demuestran la tésis que venimos analizando en órden al desconocimiento casi absoluto que ha existido de toda la rejion del sur, no solo para la mayoria de las personas, sino, lo que es mucho mas grave, para nuestros hombres de Estado y negociadores diplomáticos, que entraron a ceder territorios y trazar líneas jeográficas en una rejion de que solo tenian noticias por los imperfectos mapas de la época.

En el curso del presente trabajo se verá que los errores cometidos por dicho desconocimiento jeográfico en los tratados ajustados con la República Arjentina, no solo han afectado la integridad nacional, la seguridad del Estado y la regularidad de su territorio, sino que son en el presente y serán mas tarde, principalmente, una grave dificultad para el desarrollo tranquilo del movimiento comercial de Chile y de la República Arjentina, pues han permitido dejar porciones territoriales de formacion y produccion similares en uno y otro pais, que constituyen una séria amenaza de competencia comercial.

Por lo pronto, queremos tan solo fijar bien la atencion hácia el desconocimiento jeográfico de la rejion austral en un órden internacional de consideraciones políticas.

Hai otros hechos de un carácter meramente administrativo, interno, que acreditan de una manera mas completa dicho desconocimiento.

En 1884, preocupado el gobierno de Chile del desarrollo que alcanzaba la industria ganadera en Magalla-

Digitized by Google

nes y de la precaria situacion en que se hallaban los concesionarios de tierras, al propio tiempo que no conocia ni aproximadamente los terrenos que dejaba a Chile el tratado de 81 en aquella rejion, comisionó al injeniero don Alejandro Bertrand, para que esplorara aquel territorio entre el paralelo 52° y el Estrecho de Magallanes, la península de Brunswick, la isla Dawson y la Tierra del Fuego en su parte setentrional, entre las bahías de Jente Grande y de San Sebastian.

El señor Bertrand debia presentar una Memoria al término de su viaje, en la que reseñaria las operaciones jeográficas efectuadas, manifestaria el estado actual de los conocimientos jeográficos acerca de aquella rejion, y haria una descripcion del territorio magallánico bajo las múltiples condiciones que presentara para el cultivo, la ganaderia, la mineria y la colonizacion.

En desempeño de esta importante comision, el señor Bertrand llevó a cabo una rápida espedicion en aquel territorio, que duró desde el 20 de enero hasta los primeros dias de abril de 1885, de la cual queda una Memoria acompañada de un plano topográfico de la rejion central magallánica, trabajo que podríamos llamar único en su jénero hasta el presente, en lo que constituye su mérito principal, aparte de aquellas informaciones que contribuyeron a formar el criterio del gobierno en aquel tiempo, en una materia en que se hallaba poco ménos que a oscuras.

Por lo demas, el trabajo del señor Bertrand es bastante incompleto, puesto que solo se refiere, en cuanto a la jeografia, a una parte de la Patagonia chilena, a otra parte de la península de Brunswick, al estremo norte de la Tierra del Fuego, en los alrededores de bahía Jente Grande y Bahia Inútil, y al setentrional de la isla Dawson.

Digitized by Google

En cuanto a los demas puntos que abarcaba la comision Bertrand, su mismo jefe dice en la Memoria aludida, que habria sido su deseo completarla tratando con alguna detencion la jeolojía, la meteorolojía, la flora y la fauna de la rejion magallánica, pero que por diversas circunstancias, que no es del caso recordar, se ha visto obligado a abandonar una tarea superior a sus fuerzas y a los medios a su alcance.

En realidad, el trabajo del señor Bertrand es un ensayo recomendable aplicado al estudio de la rejion magallánica, que permitió en su época apreciar algunas cuestiones limítrofes y en el que se consignan detalles interesantes, aunque mui incompletos, sobre los terrenos recorridos por la comision esploradora.

En lo que principalmente incurrió en un error la comision Bertrand, fué en los cálculos hechos sobre la estension esplotable de los terrenos magallánicos, lo que acusa la falta de conocimiento de la rejion, que es lo que precisamente queremos demostrar por ahora.

En efecto, dice el señor Bertrand en la pájina 136 de su Memoria:

«El largo total de nuestro deslinde terrestre con la República Arjentina, al sur del grado 52, alcanza a 509 kilómetros, lo que representa un desarrollo igual al de la línea divisoria de las provincias centrales desde Santiago hasta Concepcion».

«Difícil seria por ahora precisar la superficie del territorio que queda al poniente de dichos límites y dentro de Chile. No es imposible, por cierto, averiguar por una engorrosa operacion planimétrica el área que abarcan las tierras y archipiélagos magallánicos, pero sí lo es, saber qué parte de esas tierras es o será utilizable, *por lo imperfectamente esploradas que se hallan*, sobre todo la isla grande de la Tierra del Fuego».

Digitized by Google

«Como avalúo aproximado estimamos la estension de terreno de pampa o lomas, al oriente de las cordilleras nevadas, en 3.000,000 de hectáreas, cuya área comprende muchas lagunas, pantanos, bosques y áridos pedregales. *El terreno verdaderamente útil creemos que alcanzará a la* MITAD *de la estension apuntada* (es decir: 1.500,000 de hectáreas), y de ésta, una gran parte todavia permanece sepultada bajo la nieve durante largos dias de las temporadas de invierno».

Entre tanto, diez años despues, el Gobernador del Territorio de Magallanes, don Manuel Señoret, calculaba en *10.000,000 de hectáreas* los terrenos aptos para la ganaderia, agregando a este respecto, en la pájina 11 de su Memoria del año 1895:

«El tratado de límites con la República Arjentina dejó en poder de Chile, al oriente de las cordilleras, una estension territorial que puede avaluarse en *40,000 kilómetros de campos poco accidentados, pastosos y singularmente aptos para la crianza de ganado lanar por la ausencia de bosques*, que difiere completamente por su clima y topografia de la parte occidental ya descrita».

«Esta estension comprende tanto las pampas continentales como las insulares de la Tierra del Fuego, Navarino y algunas otras islas australes».

Por su parte, el Delegado del Gobierno en el Territorio de Magallanes, don Mariano Guerrero Bascuñan, agregaba a este respecto, en su Memoria del año 1897, lo que sigue:

«Partiendo de la base de que la superficie total de dicho territorio, abarque una estension de 195,000 kilómetros cuadrados, puede calcularse que no existen menos de *10.000,000 de hectáreas* de terrenos boscosos mui a propósito, en su mayor parte, para la crianza del ganado bovino: *4.000,000 de hectáreas*, mas o ménos,

Digitized by Google

son terrenos planos poco accidentados, con abundancia de pastos, y mui propios para la crianza de ovejas. Los cinco o seis millones de hectáreas restantes están constituidos por cerranías, lagos o terrenos pantanosos y en formacion».

Por fin, el señor Ramon Serrano Montaner, en un folleto que ha publicado en 1899 sobre la constitucion de la propiedad rural en Magallanes, dice al respecto lo que sigue:

«La superficie total del Territorio de Magallanes, medida desde el rio Comau (latitud 42°), que segun la lei lo separa de la provincia de Llanquihue, es próximamente de *veinticinco millones de hectáreas*, de las cuales hai algo *como cuatro millones* de campos llanos y sin bosques y apropiados para la crianza de ganado lanar. Los *veintiun millones de hectáreas* restantes están cubiertos de bosques o presentan la roca desnuda. No se estaria mui lejos de la verdad al estimarse en *quince millones de hectáreas* la estension de los terrenos cubiertos por selvas vírjenes, mas o menos utilizables».

Se ve, pues, por todas estas citas, que el desconocimiento de la rejion magallánica es evidente. Solo por cálculos, que desde *1.500.000 hectáreas* han subido hasta *15.000.000*, se han dado estas informaciones oficiales o extra-oficiales sobre la estension utilizable de aquella rejion. No ha habido una opinion técnica, basada en esploraciones de verdad, que permita fijar ese dato importantísimo para la riqueza industrial del pais, y para el conocimiento de los gobernantes y lejisladores que deben dictar disposiciones o leyes tendentes a utilizar dichos territorios, a poblarlos y a entregarlos a las múltiples manifestaciones de la industria nacional o estranjera.

Hasta la fecha no tiene el gobierno de Chile un dato

Digitized by Google

cierto acerca de la calidad y estension utilizable de las tierras magallánicas, por la falta de esploraciones y de un estudio sério y completo realizado por jeógrafos verdaderos y por hombres de ciencia que estudien las diversas fases de la rejion austral del continente.

Este desconocimiento del territorio magallánico ha influido de una manera directa en la falta de iniciativa que ha caracterizado la accion gubernativa para promover en él una colonizacion metódica. No conociendo ni la estension ni la capacidad industrial del territorio, mal puede estimular y establecer una colonizacion nacional o estranjera que lo pueble, civilice y enriquezca.

Este desconocimiento de la rejion magallánica ha sido la causa de que no se haya dictado una serie de medidas para llegar a la lei de constitucion de la propiedad rural sobre bases de bien entendido interes nacional, y de que el gobierno se haya limitado al sistema de los aplazamientos indefinidos para resolver este punto capitalísimo de prosperidad y riqueza industrial en un territorio en que todo está en jérmen.

De aquí han venido las leyes o disposiciones gubernativas para arrendar aquellas tierras a largo plazo, sin tener planos del territorio entregado a la esplotacion industrial, circunstancia bien grave que, si no ha sido oríjen de pleitos de trascendencia entre los arrendatarios, habrá contribuido a ello lo considerable de las estensiones arrendadas y lo precario o transitorio del título.

Así, el primer remate de arrendamientos en Magallanes, efectuado en 1883, se hizo sin planos de ningun jénero, fijando los lotes solo por referencias jenerales de carácter de continuidad entre un lote y otro lote o por limitaciones naturales que ofrecia el terreno en determinados casos.

Digitized by Google

Cuando a fines de 1884 se comisionó al injeniero don Alejandro Bertrand para efectuar una esploracion en la Patagonia y Tierra del Fuego, entre los varios puntos encomendados a su estudio, se le indicaba el mui principal de la formacion de un plano topográfico de la rejion, relacionando los puntos que fijara con los deslindes de las hijuelas arrendadas por el Fisco.

Cumpliendo con esta parte de su comision, decia el señor Bertrand en la pájina 95 de su Memoria:

«Con el objeto de relacionar los límites asignados a los diversos lotes de tierra dados en arriendo con los puntos triangulados, hemos señalado esta division en una copia del mapa hecha en la misma escala, *lo cual permitirá ubicar* SIQUIERA APRÓXIMADAMENTE *las posesiones de algunos arrendatarios que, como los de la costa de Otway, estaban en situaciones* ENTERAMENTE ERRÓNEAS. Tambien servirá para hacer, cuando llegue el caso, una nueva distribucion del terreno restante».

«Hemos conservado a cada lote los límites asignados en las actas de remate; pero como ellos encierran, segun lo hemos hecho presente en nuestros informes al Ministerio, *mucha mayor superficie que la que consignan las mismas actas*, hemos indicado tambien la parte que seria necesario suprimirles de su fondo para abrazar la estension que les corresponde».

Consideramos que no podria darse una prueba mas concluyente del desconocimiento absoluto con que se ha procedido sobre la materia, desconocimiento que se ha mantenido hasta el presente, pues los planos últimamente levantados por los injenieros de gobierno, y que figuran en la Memoria del ex-Delegado don Mariano Guerrero Bascuñan, contienen errores de consideracion, segun datos de personas entendidas e interiorizadas en este trabajo.

Digitized by Google

En todo el réjimen administrativo de aquel territorio se podrian anotar faltas o errores semejantes a los ya indicados, que atestiguarian ámpliamente lo que venimos sosteniendo en órden al desconocimiento de la rejion austral; pero no habria objeto en detallarlos en la presente introduccion, cuando deberemos ocuparnos con latitud de cada uno de ellos al tratar de la actual organizacion de Magallanes.

Solo queremos, para concluir con este punto. referirnos al fracaso que han esperimentado las diversas intentonas hechas para burlar la lei que ordena construir el cable a Punta Arenas y tender en cambio una línea telegráfica aérea.

Propósitos gubernativos y espectativas risueñas de un pingüe negocio, han estimulado la actividad industrial para llegar a un resultado práctico en ese negocio, pero han fracasado por la falta de conocimiento del terreno en que debian operar.

La misma dificultad que han esperimentado las comisiones de límites para conocer la rejion comprendida entre los paralelos 41 y 52, han sufrido aquellos que han proyectado la construccion del telégrafo aéreo a Magallanes. Existen por lo menos 700 kilómetros en esa rejion salvaje que jamas han sido pisados por hombre alguno y que apenas habrán sido hollados por la uña de los caballos baguales.

Por esta razon, no ha podido hacerse el trazado de la línea telegráfica aérea, ni formar presupuestos aproximativos del costo de la obra, pues no se conocen los obstáculos que pueda ofrecer el terreno. Los marinos, que solo tienen idea de la configuracion de esas abruptas costas, consideran en jeneral impracticable la línea telegráfica terrestre por la cantidad de cerros o esteros que imposibilitan a cada paso el trayecto y por los ventisqueros de lonjitudes y anchuras desconocidas.

Digitized by Google

El jefe técnico de las comisiones de límites, don Alejandro Bertrand, que ha recorrido la distancia entre Punta Arenas y el lago de Nahuelhuapi, siguiendo el trayecto ya conocido por la falda oriental de los Andes, o sea por la seccion arjentina, es de opinion que la línea aérea es impracticable teniendo en vista la configuracion de las costas y la conformacion jeneral del terreno en las faldas occidentales de los Andes patagónicos, que no tienen solucion de continuidad, perfectamente característica en el centro y norte de Chile hasta Atacama, sino que, por el contrario, sufren toda clase de depresiones y bifurcaciones que dan a la rejion el aspecto mas estraño e irregular.

Por último, el señor Luis L. Zegers ha presentado un proyecto al gobierno para establecer en la rejion de que nos ocupamos el sistema telegráfico del célebre físico italiano Marconi; pero es de temer que corra la misma suerte que las anteriores tentativas para echar por tierra el cable a Punta Arenas, no solo por la falta de estudios en dicha rejion, sino porque el sistema mismo es todavia un ensayo feliz, que ha dado buenos resultados a distancias cortas en rejiones determinadas, pero que aun no se sabe si los dará a largas distancias y en rejiones tan lluviosas y de una atmósfera constantemente nebulosa como la rejion austral del continente.

Creemos, con lo ya dicho, haber probado plenamente, sin entrar en otro órden de consideraciones que nos podria haber llevado demasiado léjos en esta esposicion, que la rejion austral ha sido hasta hace poco una *tierra ignota* para la totalidad de los chilenos; y que, hoi mismo, gran parte de esa rejion es totalmente desconocida por los jeógrafos, por los limitadores de Chile y la República Arjentina y, lójicamente, por el gobierno y todos los habitantes de este pais.

Digitized by Google

El presente trabajo tiene por objeto estimular el conocimiento de dicha rejion austral que, en la parte medianamente reconocida, augura un brillante porvenir industrial y una fuente poderosa de riqueza nacional, formulando espositivamente lo que se ha hecho hasta el presente y lo que debiera hacerse en el futuro para llegar a convertir dicha rejion en campos cultivados, en industrias establecidas, en progreso comercial y en asiento de una rica, floreciente y feliz poblacion de millones de hombres.

Digitized by Google

PRIMERA PARTE.

HISTORIA Y JEOGRAFIA.

Digitized by Google

Digitized by Google

CAPÍTULO I

ESPEDICIONES PRECURSORAS
DEL
Descubrimiento del Estrecho de Magallanes. (1)

Designio de Colon al emprender su cuarto viaje a América.— Vasco de Gama llega a las Indias Orientales por el Cabo de Buena Esperanza. —Descubrimiento de las costas del Brasil.—Los primeros viajes de Américo Vespucio.—Las espediciones de Juan Diaz de Solis.—Otras espediciones ignoradas.

El descubrimiento del Estrecho de Magallanes fué el corolario lójico e indispensable del problema que se presentó a Colon al encontrarse en la inmensidad de los mares con el Nuevo Mundo, a saber: la costa atlántica debe tener forzosamente otra costa occidental, bañada por un océano que dará facil tránsito a las Indias Orientales, y ambos océanos deben comunicarse con un paso que puede conducirnos a las islas de la especería, sin necesidad de doblar el Cabo de Buena Esperanza, cuyas tormentas y riesgos quitaban a las riquezas orientales una parte tan considerable de su brillo y esplendor.

En perseguimiento de este deseado paso a las Indias Orientales, cuyas riquezas despertaban la codicia de españoles y portugueses, emprendió Colon su cuarto viaje a las tierras recien descubiertas, que él denominó: Indias Occidentales. Como se sabe, el gran descubridor no obtuvo éxito en su gloriosa tentativa; pues, dirijiéndose sobre el itsmo de Darien, no pudo lograr lo que su jenio le indicaba, debiendo volver a España tras una série de contratiempos, que no son del caso recordar aquí, y que dieron por fin la muerte a aquel espíritu superior.

Miéntras se hacia esta tentativa por el occidente, los portugueses lograron realizar su viaje a las Indias Orientales por el

(1) Para estractar este capítulo nos hemos guiado por el interesante estudio publicado en el tomo VII del *Anuario Hidrográfico*, debido al malogrado jóven marino don Ramon Guerrero Vergara.

Digitized by Google

cabo de Buena Esperanza, merced a la atrevida espedicion de Vasco de Gama, que fué coronada con el mas feliz éxito. Casi al mismo tiempo, Pedro Alvarez Cabral, descubria casualmente las costas del Brasil.

Este descubrimiento, adelantándose a los reconocimientos progresivos que en esa época llevaban a cabo los españoles, dió oríjen a dos espediciones portuguesas que el rei don Manuel destinó al «descubrimiento de nuevas tierras hácia el austro», las que, si se ven rodeadas de cierta oscuridad e incertidumbre, se consideran entre las precursoras de la de Hernando de Magallanes, en demanda de un paso por el occidente hacia las islas Molucas.

La primera de dichas espediciones, compuesta de tres naves, zarpó del puerto de Lisboa el 10 de mayo de 1501 con rumbo hácia las islas de la Gran Canaria; siguió despues por la costa occidental del Africa hasta el puerto de Besilica, en la Etiopia, desde donde atravesó el mar Atlántico. Batidas las naves por vientos impetuosos y aturbonados, recaló a la costa del Brasil a los 5° de latitud sur, la que navegó la escuadrilla, apartándose de ella el 13 de febrero de 1502, gobernando al SE «hasta que el polo meridional se llevaba 52 grados sobre el horizonte».

El 3 de abril, se levantó una gran tempestad y el 7 se descubrió una tierra que se corrió por 20 leguas, cerca de la cual se vió que era tan áspera e inculta que no habia en ella ni puerto ni jente alguna. Desde este punto se determinó la vuelta a Portugal. Pasó la escuadrilla a Sierra Leona, donde se quemó por inútil una de las naves, y despues a las Azores, para repararse y seguir a Lisboa, adonde llegó el 7 de setiembre de 1502 (2).

La segunda de aquellas espediciones, compuesta de seis naves, zarpó del puerto de Lisboa el 10 de mayo de 1503, hizo escala en las islas del Cabo Verde y siguió su viaje al SO. hasta el 10 de agosto, en que se descubrió una isla en medio del mar, mui alta y maravillosa, de dos leguas de largo y una de ancho, situada a los 3 grados al sur de la línea equinoccial (3).

(2) Este viaje es la *Navegacion Tercera* de Américo Vespucio, que fué en él como subalterno.

(3) La isla de Fernando Noroña.

Digitized by Google

Aqui se perdió la nave capitana (4) y luego se desgaritaron otras tres, siguiendo las dos naves restantes hasta la *bahia de todos los Santos.*

Corrieron la costa de Vera Cruz, 260 leguas hacia el austro, hasta un puerto (5) por los 18 grados de latitud S, donde se construyó un castillo y se cargaron las naves con palo brasil. Desde esta factoria se dió la vuelta a Lisboa, en donde fondearon las naves el 28 de junio de 1504 (6).

De las naves estraviadas de esta espedicion, se cree que, pretendiendo seguir viaje a las Molucas por el occidente, aportaron al rio que despues se llamó Solis y Rio de la Plata.

Paralizóse durante algunos años el ardor de españoles y portugueses por los descubrimientos hácia el sur del Brasil, para renovarse por aquellos, en 1508, en busca de algun paso que facilitara el comercio de la especeria. Con este objetro se aparejaron dos carabelas al mando de Vicente Yañez Pinson y Juan Diaz de Solis.

Zarparon estos espedicionarios del puerto de San Lúcar el 29 de junio de 1508; reconocieron las islas de Cabo Verde, el cabo de San Agustin, y siguiendo al sur, llegaron casi a los 40 grados del hemisferio austral, tomando posesion a nombre de los reyes y corona de Castilla de las tierras que iban descubriendo. De ahí regresaron a España, a fines de octubre de 1509, sin encontrar la via que buscaban.

A la espedicion anterior siguió otra de tres carabelas al mando del mismo Solis.

Salió del puerto de Lepe el 8 de octubre de 1515, encaminándose al puerto de Santa Cruz de Tenerife y de aquí a la costa del Brasil, que reconocieron prolijamente desde el cabo San Roque hasta Rio Janeiro. Por los 25 grados y 3 minutos sur, se avistó el cabo de la Cananea, gobernando Solis a la isla que

(4) Este viaje es la *Navegacion Cuarta* de Américo Vespucio.

(5) Talvez sea el puerto de Cabo Frio.

(6) Humboldt dice en su *Histoire de la Jeographie du Nouveau Continent*: «He encontrado en la hermosa edicion de la Jeografia de Ptolomeo, publicada en Roma el año 1508, indicios de navegaciones portuguesas, a lo largo de las costas orientales de la América del Sur, hasta los 50 grados de latitud austral». Esta tradicion de espediciones furtivas consigna aun el dato asombroso para aquel tiempo de que la costa se estendia todavia mas al sur.

Digitized by Google

llamó de la Plata y surjiendo en la bahia de los Perdidos en 27 grados. Reconoció en seguida varios otros parajes hasta llegar al rio Solis, que despues se llamó de la Plata, tomando posesion de las tierras que visitaba. En una isla (la de Martin Garcia), los indios dieron muerte al descubridor y a ocho de sus acompañantes.

Las naves volvieron al mando del piloto Francisco de Torre, perdiéndose una de ellas con la jente que llevaba, y regresando las otras a España, adonde aportaron en setiembre del año 1516.

No faltan antecedentes para establecer que durante los años trascurridos desde 1509 a 1517, se adelantaron los conocimientos jeográficos aun mas al sur del descubrimiento de Solis, como lo atestigua Humboldt, pero dichas espediciones, por su carácter clandestino, han permanecido ignoradas.

Tales fueron las espediciones precursoras del descubrimiento del Estrecho de Magallanes.

Digitized by Google

ESTRECHO de MAGALLANES

Fotograbado Leblanc, Monjitas 511

Digitized by Google

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS

Digitized by Google

CAPÍTULO II.

Descubrimiento del Estrecho de Magallanes.

Breves datos biográficos de Hernando de Magallanes.—Su presentacion a la Corte de España.—Dificultades para organizar la espedicion.—La partida.—El viaje.—El descubrimiento.—Peripecias de la espedicion.—Llegada a las Molucas.—Muerte de Magallanes.—Descripcion de Herrera del descubrimiento del Estrecho.

La existencia del mar del sur, descubierto por Vasco Nuñez de Balboa el 15 de setiembre de 1513, los datos recojidos en las navegaciones mencionadas anteriormente, y la inclinacion hácia el occidente de la costa del Nuevo Mundo, hicieron vislumbrar a Hernando de Magallanes, la posibilidad de encontrar un paso hácia las Indias Orientales, aunque para ello fuera menester llegar hasta los 75 grados de latitud austral (1).

Este es el oríjen dè la série de viajes conocidos con el nombre de «los descubridores del Estrecho», que empiezan con el del insigne nauta que le legó su nombre, y terminan con el último practicado por el paciente y hábil marino (2) que fundó la primera colonia en aquellos parajes, glorioso acto de soberania y de civilizacion acometido por España en las postrimerías del siglo XVI.

Existe un bagaje considerable de datos y de escritos de todo jénero acerca de la espedicion de Hernando de Magallanes al estrecho que lleva su nombre. No hai historiador antiguo ni moderno, que ocupándose de la América, no haya recordado en sus mas hermosas pájinas aquel viaje colosal que produjo una revolucion tan profunda en las ciencias y en el comercio del mundo. Son numerosos tambien los trabajos biográficos de Magallanes, escritos en todos los idiomas.

Seria difícil, por lo tanto, dar un carácter de novedad a informaciones tan jeneralizadas; pero en la necesidad de conden-

(1) Ramon Guerrero Vergara: *Los precursores de Magallanes.*
(2) Pedro Sarmiento de Gamboa.

Digitized by Google

sar éstas para que sirvan de base a nuestros datos espositivos sobre la historia y jeografia de la rejion austral, nos encontramos en la duda de elejir para nuestro objeto, las dramáticas pájinas de Michelet, o las eruditas del historiador nacional don Diego Barros Arana, quien publicó hace años, la *Vida y viajes de Hernando de Magallanes*, precioso libro histórico, admirablemente escrito y cuajado de datos los mas minuciosos, prolijamente compulsados en archivos e historiadores antiguos y modernos.

Tambien podíamos hacer uso de las breves informaciones que dá Vargas y Ponce, al ocuparse de las espediciones «al Magallanes», en su *Relacion del último viaje al Estrecho de Magallanes de la fragata de S. M. «Santa Maria de la Cabeza», en los años 1785 y 1786.*

Hemos optado por hacer esto último, porque ademas de la concision y colorido del relato, podemos ofrecer una pájina poco conocida para el comun de las jentes.

Dice así Vargas y Ponce:

«Uno de los que se distinguieron bajo las órdenes de Francisco de Almeyda y Alfonso de Albuquerque en sus espediciones a la India, fué Fernando de Magallanes, apellido ya acostumbrado a darse a estimar y aun a obtener mandos de buques y Esquadras Portuguesas, pagando esta honra con lograr en Asia y Africa en el lecho del honor una muerte gloriosa».

«Este Fernando, destinado por la Providencia para realizar el gran plan de Colomb, se habia criado en servicio de la Reyna doña Leonor, y despues pasó al del Rey don Manuel: fué a la India en 1505 con su primer Virrey don Francisco de Almeyda, y una de las acciones que le empezaron a granjear mas crédito y honra, fué el acierto con que contuvo por muchos dias y hasta que la socorrieron a la tripulacion de una nao, que yendo de Conchi a Portugal, naufragó en los Baxos de Padua».

«El motivo de quedarse en ella fué mucho mas noble; pues instándole el Capitan a que se salvasen en una embarcacion menor, pero reusando salvar tambien a un amigo de Magallanes, que no era hombre de tanta cuenta como él, escogió quedarse antes a perecer en su compañia que abandonarle».

«Se halló con Diego Lopez en la primera Expedicion contra Malacca, y por su esfuerzo y dilijencia salvó la vida a su com-

Digitized by Google

pañero Juan Serrano, consolidando una amistad que duró lo que ellos. Fué tambien uno de los tres destinados al descubrimiento de las Molucas que verificó su compañero Serrano; pero estos y otros hechos no fueron recomendados por Alfonso de Albuquerque que tanto estimaba el valor. Siguió Magallanes empleando el suyo, y estando en Azamor en una salida que se executó contra los moros, fué herido de una lanzada, de que quedó algo cojo. De Quadrillero mayor en otra entrada volvió con ochocientos y noventa prisioneros y dos mil cabezas de ganado. Con tales servicios se presentó en la Corte de Portugal pidiendo por toda recompensa que se le aumentase medio cruzado al mes su moradia; pero el Rey don Manuel tan declarado protector del mérito, léjos de reconocer estos de Magallanes, le mandó volviese a Azamor para justificarse de la mala versacion que se le atribuia del ganado cogido. Obedeció y regresó a Lisboa con los instrumentos mas auténticos de su inocencia, sin que sus pretensiones tuvieren éxito mas feliz, ántes sufrió el sonrojo de ver premiados a otros que habian tenido mui poca parte en las acciones de que él habia sido Gefe. Resentido de tan injusto proceder abandonó su patria, desnaturalizándose antes jurídicamente, y se presentó en Castilla acompañado de un Fidalgo llamado Ruy Falero (3), hábil Cosmógrafo, y de otros pilotos Portugueses con el duplicado intento de demostrar, que las Islas de las Especerias de que intentaban apoderarse sus compatriotas se internaban tanto al Oriente, que entraban en la demarcacion Española, y de verificar la idea de Colomb de descubrir su paso a ellas al S. de la América».

«Para lo primero tenia cierta seguridad, pues mostraba las cartas que desde las Molucas le escribió su amigo Juan Serrano, que era el primero que se habia establecido allí, en donde afirmaba, que distaban aquellas Islas descubiertas por él, mas de seiscientas leguas de Malaca; y para lo segundo, se apoyaba con los raciocinios de Colomb y sus propias reflexiones hechas en sus viages y en su serio estudio de la Cosmografía. Así lo propuso primero a los Oficiales de la casa de Contratacion de Sevilla y despues a la Corte, donde el gran cardenal Cisne-

(3) Faleiro, dice Barros Arana.

Digitized by Google

ros (4) le recibió graciosamente dándole grandes esperanzas, que venido el Rey don Cárlos de Flandes serian mui bien despachados».

«Tales fueron los antecedentes de la venida de Magallanes a España; pero parece que no podia ser en ocasion menos oportuna, pues ademas de los grandes cuidados que la ocupaban con la eleccion del Rey Cárlos por Emperador, era la época en que las primeras noticias del Imperio Mexicano llevaban la atencion hácia el N. de la América y las del rico Perú las fixaban hácia el Mediodia, esperando con fundamento lograr en ambas Regiones el viage a las Molucas por el ya conocido mar del S. y mas probablemente desde los establecimientos de Guatemala y Panamá, agregándose a esto los desastres que habian experimentado los que anteriormente abrazaron el proyecto de Magallanes, a quien tambien desacreditaba el Rey de Portugal por medio de sus Embaxadores, al mismo tiempo que a él le hacia grandes partidos, todo para estorbar la empresa. Pero la Nacion entónces, emprendedora y activa qual ninguna, aprobó el Plan: el Consejo informó mui bien al Emperador y éste condecoró a sus autores con al Hábito de Santiago y título de Capitanes: hizo con ellos su contrata y mandó aprontar en Sevilla cinco *Caravelas*».

«En los tres años que duró esta negociacion un exceso de estudio trastornó la cabeza a Rui Falero, dexando en el empeño a solo Magallanes, que ya se habia casado en Sevilla con una hija de Diego Barbosa Portugues y pariente suyo, Alcalde de las Atarazanas. Pronta la Esquadra y nombrado por Piloto mayor a Juan Serrano, Marino de créditos, montó el General la Nave *Trinidad* llevando consigo a Esteban Gómez, Portugues hecho Piloto del Rey, a Francisco Alvo Contramaestre y en todo sesenta y dos hombres de equipage: del segundo buque nombrado *San Antonio* era el Capitan Juan de Cartagena, Andrés de San Martin y Juan Rodriguez de Mafra, Pilotos del Rey, y en todos cincuenta y cinco de tripulacion: del tercer Navio dicho la *Concepcion* era el Capitan Gaspar de Quesada, el Maestre Juan Sebastian de Elcano, Juan Lopez de Caravallo Portugues

(4) No fué con el cardenal Cisneros con quien hizo sus tratos Magallanes, sino con su sucesor, el flamenco Mr. Sauvage.—*Barros Arana.*

Digitized by Google

hecho Piloto del Rey, y el total quarenta y quatro personas: de la cuarta que se llamaba la *Victoria* era el Capitan Luis de Mendoza, el Piloto del Rey Basco Gallego, y en todo quarenta y cinco hombres; y de la *Santiago*, última Nao, era Capitan el el Piloto mayor Juan Serrano, y llevaba treinta y un individuos, y el total se componia de 237 personas: de estos cinco buques dos eran de 130 toneladas, dos de 90, y uno de 60, que quedaron del todo prontos a principios de agosto de 1519».

Despues de esta ilustrativa cita del oríjen de la espedicion de Magallanes, que trajo por consecuencia inmediata el descubrimiento del Estrecho que lleva su nombre, vamos a dar un resúmen cronolójico de las espediciones llevadas a efecto a dicha rejion, estractándolo de diversos historiadores y principalmente de la *Noticia de los Espediciones al Magallanes* por Vargas y Ponce.

I Espedicion, de Hernando de Magallanes. (1519-1522)

Los cinco buques de la espedicion: la *Trinidad*, *San Antonio*, *Concepcion*, *Victoria*, y la *Santiago*, partieron de Sevilla el 1.° de agosto de 1519 y el 20 de setiembre de San Lúcar, haciendo rumbo a las Islas Canarias; se refrescaron en la de Tenerife y dieron la vela para las de Cabo Verde, dirijiéndose a la América enseguida, en busca del cabo San Agustin. De este cabo siguieron las naves hasta el grado 35, enfrentando el cabo de Santa Maria, ya descubierto por Solis, donde a una montaña, como un sombrero, llamaron *Montevidi* (Montevideo), y hallando un rio mui grande, que era el de Solis (Rio de la Plata) mandó Magallanes la nave *Santiago* a ver si habia pasaje por él.

La *Santiago* tardó 15 dias, anduvo 25 leguas y trajo la noticia de que el rio iba hácia el Norte. En este mismo tiempo, Magallanes, con otras dos naves, siguió al Sur y corrió la costa otras 20 leguas, pues su intencion era recorrerla hasta que precisamente se terminase si ántes no hallaba el estrecho.

Acabados estos reconocimientos, dió la vela el 3 de febrero de 1520. Continuó bajando la costa hasta que en 42° 30' descubrió una gran bahía que llamó de San Matias. Por si daba paso al otro mar, la recorrió y vió que tenia de jiro 50 leguas. Saliendo de ella y siguiendo la costa llegó Magallanes a la bahia de San Julian el 31 de marzo.

Digitized by Google

En este puerto fué donde los espedicionarios trataron por primera vez con los naturales, o sea con los patagones, llevando algunos a bordo, los que murieron algun tiempo despues.

Los capitanes de tres de las naves se sublevaron contra Magallanes porque habia determinado invernar en aquellos parajes y, en consecuencia, habia disminuido las raciones. No habiendo podido tranquilizarlos, hizo justicia de ellos (5), sosegó a los demas, y pasado lo crudo del invierno se echó mar afuera el 24 de agosto.

Un recio temporal del Este hizo dar en la costa a la nave de Juan Serrano, la *Santiago*, salvándose su tripulacion y su cargamento, que se distribuyó en los demas buques. Con los cuatro restantes siguió Magallanes su esploracion, entrando el 26 de agosto en un rio que llamó de Santa Cruz, a 30 leguas de San Julian, en donde las naves se proveyeron de agua y leña y esperaron estacion mas benigna hasta el 18 de octubre.

Vueltos al mar, siguieron costeando, y el dia de las Once Mil Vírjenes, descubrieron un cabo al que pusieron este nombre. La nave *Victoria* vió en sus inmediaciones una abertura, que despues averiguada, era un estrecho, por lo que algunos lo llamaron «de la Victoria». Mandóles Magallanes que lo reconociesen prometiendo esperar 5 dias a las naves. Salieron todas al reconocimiento, y una de ellas, la *San Antonio*, de que era capitan Alvaro Mesquita, sobrino del jeneral, se vió obligada a desembocar el canal por causa del reflujo. Su tripulacion, mal contenta, aprisionó al capitan e hizo rumbo a España, en donde dieron siniestros informes del Jeneral. De las dos restantes, una le trajo la nueva de que solo habia descubierto una gran bahia rodeada de bajos y escollos; y la otra, que habiendo caminado tres dias sin embarazo, lo alto de las sierras de uno y otro lado, el mucho fondo y sus observaciones sobre las mareas, la inclinaban a asegurar que aquel era un estrecho por el que se comunicaban ambos mares.

Con esta noticia, despues de haber esperado muchos dias a la nave de Mesquita, y de consultar el punto con los comandantes,

(5) Pigafetta dice que Magallanes impuso la pena capital a Luis de Mendoza, capitan de la *Victoria*, y a Gaspar Quesada, de la *Concepcion*; y que a Juan de Cartajena, capitan de la *San Antonio*, como así mismo a un clérigo portugues llamado Pedro Sanchez de la Reyna, los dejó abandonados entre los indios patagones.

Digitized by Google

embocó Magallanes con las tres restantes el estrecho que lleva su nombre (6), el 1.° de Noviembre de 1520.

«Pasado el golfo que le sirve de boca oriental, dice don Diego Barros Arana en su *Historia Jeneral de Chile*, la escuadrilla se internó resueltamente en las primeras angosturas del canal, siguiendo siempre el mismo rumbo, el este sur, hasta llegar a una espaciosa ensenada cerca de la cual se levantaban varias islas. Era esta la bahia de San Bartolomé de los españoles, o Peckett, de las cartas inglesas».

«En seguida se dirijieron en línea recta al sur. Al cabo de 15 leguas, hallaron el estrecho dividido en dos canales por la interposicion de tierras ásperas y montañosas. Dos de las naves fueron enviadas por el camino que se dirijia al oriente, mientras Magallanes recorrió la costa hasta el cabo Froward».

«Despues de 22 dias de navegacion llegaron al cabo Deseado y el 27 de noviembre de 1520 entraba Magallanes en el grande océano».

Como todo lo que se relaciona con esta célebre espedicion es de un interes histórico inmenso, y como no son bien conocidos por la jeneralídad los documentos que la recuerdan, se nos permitirá estender un tanto el relato de ella.

En la relacion que acerca de esta espedicion se hace en *Los descubridores del Estrecho de Magallanes y sus primeros esploradores*, ya citada, se dan otros detalles y se fijan otras fechas que conviene estampar aquí para mejor conocimiento del lector.

Dice la aludida relacion:

(6) A este estrecho se dió diversos nombres en sus primitivas esploraciones. Magallanes lo bautizó con el nombre de *Todos los Santos*, por haberlo embocado el 1.° de noviembre de 1520; Pigafetta lo llama *Streto Patagónico*; la Junta de la Raya, reunida en Yelves el 23 de mayo de 1528, lo denominó *Estrecho de las Molucas*; Pedro Sarmiento de Gamboa, en el acta de posesion de aquellos lugares a nombre de la corona de Castilla, le puso por nombre: *Estrecho de la Madre de Dios*; en los «Viajes de Ramusio» se le designa con el de: *Estrecho de la Victoria*, por el nombre de la primera nave de Magallanes que lo descubrió; y en el siglo XVI, se le dieron nombres tan fantásticos como el de *Cola do Dragaõ* y otros, que nacian de una verdadera confusion de los escritores estranjeros del siglo siguiente. (Estracto de una nota publicada en el tomo V del *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*).

Digitized by Google

«El viaje de Hernando Magallanes en demanda de las islas Molucas, navegando por el occidente, se emprendió en cinco naves de escaso porte que eran:

La *Trinidad*	de	110	toneles	de porte	(58	tons.	de rejistro).
La *S. Antonio*	de	120	id.	id.	(63	id.	id).
La *Concepcion*	de	90	id.	id.	(47	id.	id).
La *Victoria*	de	85	id.	id.	(45	id.	id).
La *Santiago*	de	75	id.	id.	(40	id.	id).

Zarpó esta armada, por mandato del emperador Cárlos V, desde San Lúcar de Barrameda el dia 20 de setiembre de 1519 con rumbo a Tenerife, donde arribó el dia 26 y se proveyó de aguada y combustible. Listas las naves, dieron la vela el 2 de octubre, gobernando al S O hasta el medio dia siguiente que enmendaron proa al S y S ¼ O hasta cruzar la línea equinoccial, cuyas calmas y ventolinas contrarias detuvieron la escuadrilla durante un mes veinte dias; siguiendo despues con rumbos mas occidentales hasta el 8 de diciembre, dia en que Magallanes recaló a la costa del Brasil por los 20° de latitud S y el dia 13 tomó puerto en la bahia que denominó de *Santa Lucia.*

El 27 de diciem bre se siguió viaje con proa al OSO hasta la bahía de los Reyes, donde estuvieron el postrer dia del año. El 1.° de enero de 1520 se continuó la navegacion con rumbo del tercer cuadrante hasta el dia 10, en que la *Victoria* se encontró en «derecho del cabo Santa Maria». Magallanes ocupó varios dias en recorrer la boca del rio de la Plata hasta las inmediaciones de Montevideo. El 7 se hizo la espedicion a la mar, y despues de rumbos diversos, el dia 14 se gobernó hácia el S barajando la costa a una legua, y a cinco y seis de noche, hasta el dia 24, que fondearon en bahia San Matias por los 42° 30'. Siguióse viaje al S. hasta el dia 27 de febrero que enfrentaron la bahía que denominaron de los *Patos*, por los 44° S. Aquí fondearon y esperimentaron fuertes temporales que obligó a la armada a buscar al dia siguiente otro puerto de refujio y poder invernar: encontraron una espaciosa bahia que la llamaron *de los Trabajos* por las borrascas que durante seis dias sufrieron. Abandonáronla, no tan luego como quisieran, y navegaron durante los últimos dias del mes de mayo por ingratos climas, hasta el dia 31, que tomaron el puerto que, por el dia en que

Digitized by Google

aportaron, llamaron de *San Julian*, por 49° 08' y en el cual invernaron hasta el 24 de agosto.

Despues de sofocada la insurreccion que prendió entre los capitanes de la espedicion, Magallanes prosiguió sus reconocimientos, y al efecto envió a la nave *Santiago*, la que, por espacio de veinte leguas, siguió rumbos meridionales y encontró un hermoso rio, al cual llamó de Santa Cruz. Este reconocimiento fué desgraciado para la nave descubridora, pues se perdió totalmente con todos sus bastimentos, pero logró escapar la tripulacion, que la componian 37 hombres.

El 14 de agosto de 1520 salió la escuadra de puerto San Julian y se dirijió al de Santa Cruz, donde surjió el 26 del mismo mes.

En este rio dió Magallanes una instruccion a los capitanes de las naves, diciendo que habian de seguir por aquellas costas hasta hallar un estrecho y el fin de aquella tierra, aunque para eso llegasen a la altura de 75°. En cumplimiento de esta atrevida resolucion, se descubrió el estrecho buscado, segun consta del derrotero siguiente, sacado del diario de Francisco Albo:

«Jueves 18 del dicho mes de octubre partimos del dicho rio de Santa Cruz con vientos contrarios; anduvimos dos dias volteando de un bordo y otro y después hubimos buen viento, y anduvimos al susudueste dos dias, y en este tiempo tomamos el sol en 50 grados y dos tercios, y fué a los 20 del dicho».

«A los 21 del dicho tomé el sol en 52 grados limpios a 5 leguas de tierra, y allí vimos una Uberta como bahia, y tiene a la entrada a mano derecha, una punta de arena mui larga, y el cabo que descubrimos ántes de esta punta se llama el Cabo de las Vírgines; y la punta de arenas está en 52 grados de latitud y de lonjitud esta 52 grados y medio, y de la punta de la arena a la otra parte habrá obra de 5 leguas; y dentro desta bahía hallamos un estrecho que tendrá una legua de ancho; y desta boca a la punta de arena se mira leste oeste, y de la parte izquierda de la bahia hace un gran ancon grande, en el cual hai muchos bajíos; mas como embocais teneos en la parte del norte, y como vos emboqueis el estrecho iros al sudueste por medio canal; y como vos emboqueis guardaos de unas bajas ántes tres leguas de la boca, y despues dellas hallareis dos isletas de arena, y entónces hallareis la canal abierta, ir vos en ella a vuestro

Digitized by Google

placer sin duda; y pasando este estrecho hallamos otra habia pequeña, y despues hallamos otro estrecho de la misma manera del otro; y de una boca a la otra corre leste oeste, y lo angosto corre nordeste sudueste; y despues que desembocamos las dos bocas o angosturas hallamos una bahia mui grande, y hallamos unas islas, y en una de ellas surjimos y tomamos el sol, y nos hallamos en 52 grados y un tercio y de allí venimos al susueste y hallamos una punta a mano izquierda y de allí a la primera boca habrá obra de 30 de leguas. Despues fuimos al sudueste obra de 20 leguas y allí tomamos el sol, y estábamos en 56 grados y dos tercios y de allí volvimos al noroeste, obra de 15 leguas, y allí surjimos en altura de 53 grados; y en este estrecho hai muchos ancones, y las sierras son mui altas y nevadas y con mucho arboledo; y despues fuimos al noroeste cuarta del oeste, y en este camino hai muchas islas; y desembocando de este estrecho vuelve la costa al norte, y a la mano izquierda vimos un cabo con una isla y le pusimos nombre Cabo Fermoso y Cabo Deseado (7), y en esta altura del mismo Cabo de las Vírgines, ques el primero del embocamiento: y del dicho Cabo Fermoso despues fuimos al noroeste y al norte, y al nornordeste, y por este camino fuimos dos dias y tres noches, y a la mañana vimos tierra, unos pedazos como mogotes, y corren norte sur (asi corre la costa del mar del sur), lésjos del Cabo Fermoso obra de 55 leguas y hasta los dos pedazos de tierra a nos, habrá obra de 20 leguas, y esta tierra vimos el primer dia de diciembre».

El diario de Albo sigue citando dia a dia el rumbo navegado y la latitud: datos preciosos que han contribuido a que se pueda trazar aproximadamente la derrota seguida por Magallanes desde el cabo Pilares o Deseado hasta las islas del Maluco, pasando por las islas Desventuradas, archipiélago de los Ladrones e islas Filipinas. Fué en una de éstas, en la de Mactan o Matan, pequeña isleta inmediata a la de Zebú, donde fué muerto el ilustre Magallanes el dia 27 de abril de 1521 (8).

(7) Cabo Pilares.

(8) En estas dos islas perecieron a traicion 34 compañeros del descubridor, entre ellos tres ilustres nautas: Andres de San Martin, Duarte de Barbosa y Juan de Serrano. Fué San Martin, segun el historiador portugues de Barros, «hombre docto en la ciencia de la Astronomia, segun lo comprobaron las operaciones posteriores del viaje». Serrano, «hombre esperto y

Digitized by Google

Las cinco naves que formaban la espedicion de Magallanes se habian reducido a tres con el naufrajio de la *Santiago*, acaecido el 22 de mayo de 1520, a tres leguas al sur del rio Santa Cruz, y con la desercion de la *San Antonio*. Desde el canal que separa a Zebú de Mactan se dirijió la espedicion a la isla de Bohol, «y allí hicieron de tres naos dos, y la otra (la *Concepcion*) quemamos por no haber jente» como dice el diario de Francisco Albo. Aun no fué dado a ambas naves, despues de tantas adversidades, regresar al puerto de su destino, pues la *Trinidad* se quedó en Tidor por sus averías, y posteriormente fué aprehendida por los portugueses, despues de un atrevido y vano ensayo de navegar por el oriente a la Nueva España».

La *Victoria* fué el único barco de Magallanes que regresara a España y el primero que diera la vuelta al mundo bajo las órdenes de Juan Sebastian de Elcano.

«Entraron en San Lucar, dice Vargas y Ponce, el 7 de setiembre de 1522 (otros señalan el 6 de setiembre), a los tres años menos catorce dias de su salida, habiendo cortado 6 veces la línea, solo 18 personas, pues de las 59 que partieron de las Molucas, de algunas por sus delitos se hizo justicia en la isla de Timor, 13 detuvieron los portugueses y mas de 20 perecieron en la travesia».

«Llegados a Sevilla, dadas gracias a Dios por haber concluido tan dilatado viage, Elcano y los principales partieron a Valladolid, donde a la sazon se hallaba el Emperador, para que viese los Naturales de aquellas remotas Islas, que habian sobrevivido, los presentes de sus Reyes que consistian principalmente en espadas y Mamucos Chinos, la rareza de los páxaros, y mas que todo las preciosas especerias adquiridas por los Españoles, conducidas en sus buques, y por otro rumbo que los Portugueses,

aprobado nauta en las cosas de la mar» (*Fernandez de Oviedo*), era el último sobreviviente de los capitanes de real nombramiento: mandaba la *Santiago* cuando naufragó, y en la salvacion de sus tripulantes y reliquias mostró gran valor y serenidad, que premió Magallanes con el mando de la *Concepcion*. Este hombre tan prudente en la fortuna como valeroso en los contratiempos, se opuso tenazmente al ataque de Mactan y desembarco de Zebú; si estos consejos hubieran sido escuchados por Magallanes y Duarte Barbosa, todos ellos habrian prestado servicios mas positivos a su patria, que pereciendo en una empresa temeraria.—(*Anuario Hidrográfico*).

Digitized by Google

ardiente deseo, que fué el único orígen de tanto suceso extraordinario desde el primer viage Colomb. Cárlos V premió a todos repartiendo entre ellos el producto de la carga; distinguió mas a los Caudillos (9) y la Nacion en general aplaudió a tan insignes Marinos, dando la *venerable Nao Victoria* motivo a algunas fábulas y toda la Expedicion digno asunto a los poetas».

Entre los escritores del siglo XVI, se rejistra la espedicion de Magallanes adornada con datos que no siempre fueron bien discutidos o que las creencias relijiosas hacian inverosímiles. No obstante, merecen citarse con veneracion las relaciones imparciales, hechas en presencia del diario del cosmógrafo Andres de San Martin, por el escritor portugues Joâo de Barros y el español Antonio de Herrera, cronista de las Indias y de Castilla. Damos a continuacion la descripcion de Herrera, en la parte conducente; pues ella esclarece muchos puntos sobre la travesia por el Estrecho, descripcion que puede considerarse como documento auténtico. Dice así, con su propia ortografía:

QUE PROSIGUE EL VIAJE DE EL CAPITAN HERNANDO DE MAGALLANES, Y QUE HALLÓ EL ESTRECHO, QUE SE LLAMA DE SU NOMBRE.

Salió, pues, el Armada, del Rio de Santa Cruz, en fin de Octubre, y fué costeando al Austro, aunque con gran trabajo, por los malos tiempos, y navegó hasta el Cabo de las Vírgenes, que asi le nombró Magallanes, por ser el dia de Santa Ursola, en que le descubrió. Parecióle que era gran cala, y que debia de haver algun misterio: embió las dos Naos, cada una de por si, para que le reconociesen, con orden, que tornasen a donde él quedaba, dentro de cinco dias. Bolvieron al plaço refiriendo los de la una. que no havian hallado sino algunos Golfos de Mar baxa, con altísimas Riberas. Los otros decian que aquel era Estrecho, porque havian caminado tres dias, sin descubrir salida: y que miéntras mas caminaban adelante. mas seguia la Mar; y aunque fueron siempre hechando la sonda, algunas veces no hallaban fondo: y porque les parecia, que eran maiores las corrientes, que las menguantes, era imposible, que aquel braço de Mar, o Es-

(9) Dió a Elcano 500 ducados de juro, un escudo de armas, cuyos quarteles aludian a las varias circunstancias del viaje, y la cimera era un mundo con esta letra: *Primus circumdedistimer.*—(*Vargas y Ponce*).

Digitized by Google

trecho, no pasase mas adelante. Hernando de Magallanes, entendida la relacion de las dos Naves, haviendo andado como una legua de el Estrecho, mando surjir, y que un Esquife, con diez hombres, fuese a Tierra, para que reconociese lo que en ella havia: y a un tercio de Legua hallaron una casa, en que habia mas de docientas Sepulturas de Indios, porque el Verano acostumbran venirse a la Costa de la Mar, y entierran allí los que mueren, y el Invierno se meten la Tierra adentro: y a la vuelta vieron una grandísima Ballena muerta, junto a la Mar, y otros muchos huesos de ellas, de que se juzgó que aquella era Tiera de grandes Tormentas. Y siendo ia veinte y ocho de Octubre, y estando al Hueste del Cabo de San Severin (Posesion) tres Leguas, notado el Sol en su maior altura, les vino en cinquenta y tres Grados y medio: de los quales, sacados diez y seis Grados y veinte seis minutos, que el Sol tenia de declinacion Austral, restaban treinta y siete Grados, y quatro minutos, sobre los quales, poniende el cumplimiento a noventa, faltaban para suplirlo, cinquenta y dos Grados y cinquenta y seis Minutos: y tanto se hallaron de la parte del Sur, de la Equinocial, y lo mismo alto el Polo Meridional, sobre su Oriçonte.

«Por lo qual, y porque iá Hernando de Magallanes parecia que se hallaba en el principio del Mes de Noviembre, y que las noches no tenian mas de cinco horas, y que el Estrecho o Braço de mar que se descubria, iba de Levante a Poniente, juzgando, que era lo que buscaba, lo quiso de nuevo reconocer, i para ello embió la Nao *San Antonio*: y aunque anduvo cinquenta Leguas, no pudo hallar salida; y juzgando que era Estrecho, pasó a la Mar del Sur, y se bolvió, y el General, y toda la Gente recibió contento con esta Nueva.

QUE HERNANDO DE MACALLÁNES HALLO EL ESTRECHO, QUE SE LLAMA DE SU NOMBRE, Y FUE NAVEGANDO POR LA MAR DEL SUD.

«Mandó Hernando de Magallanes llamar a Consejo los Capitanes, Pilotos y Gente Principal de la Armada, ordenándoles, que se reconociesen los Bastimentos que havia, porque lá juzgaba, que tenia seguro el paso para los Malucos».

«Y porque se halló, que havia en cada Nao vitualla para tes Meses, dixeron todos, como lo vieron con tanto animo, *que era*

Digitized by Google

bien pasar adelante, y acabar la demanda que se llevaba, pues no era bien bolverse a Castilla perdidos, al cabo de siete Meses que habian partido. Respondió Estevan Gomez, Piloto de la Nao *San Antonio, que pues se havia hallado el Estrecho, para pasar a los Malucos,* se *bolviesen a Castilla, para llevar otra Armada, porque habia gran Golfo que pasar; y si les tomasen algunos dias de calmas, o tormentas perecerian todos.* Magallanes, con semblante mui conpuesto dixo, *que aunque supiese comer los cueros de las Vacas, con que las Entenas iban aforradas, havia de pasar adelante, y descubrir lo que habia prometido al Emperador, porque esperaba que Dios lo aiudaria, y daria buena dicha*».

«Mandó pregonar por las Naves que so pena de vida, nadie hablase en el Viaje, ni en los Mantenimientos, porque se queria partir otro dia de mañana, y que las Naves, se aprestasen, en que mostró mucha prudencia, y constancia, porque con el parecerde Estevan Gomez, que era tenido por gran Marinero, la Gente mostraba hacer mudança. *Y aqui se notó bien, que esta era Tierra mui aspera, y fria: y porque vian de noche muchos fuegos, la llamó la* TIERRA DEL FUEGO».

«Otro dia de mañana partió el Armada, y anduvo cinquenta Leguas por el Estrecho, *siendo las Tierras, de una parte, y otra las mas hermosas de el Mundo,* y en unas partes tenian de ancho como un tiro de Arcabuz, y mas en otras hacia una Baias hermosas, pero todo lo mas de él pareció ancho, como tiro pequeño de Artilleria.—Pasadas las cinquenta Leguas, entraron por entre unas Sierras, cubiertas de nieve, *salvo en la orilla del Estrecho, que havia grandes Bosques de altos Arboles, de muchas maneras*; y hallando adelante, que se apartaba otro Brazo de Mar, por entre unas Sierras, mandó a la Nave *San Antonio,* que fuese a descubrir si por allí podria dar en la Mar, y que bolviesen dentro de tres Dias. Ida la Nao, anduvo un dia el General con las otras, y surjió para esperar a *San Antonio,* y en seis dias que se detuvo, *se hiso mui gran pesqueria de Sardinas, y Sabalos, y tambien tomaron Agua, y Leña, tan olorosa, quando se quemava, que con ella se recibia gran consuelo.*— Pasados los seis dia, envió la Nave *Victoria* en busca de *San Antonio,* y porque en tres dias no pareció, y fué a buscar con todas tres Naves: aunque Andres de San Martin le dixo, que

Digitized by Google

no gastase tiempo, porque entendia, que se habia buelto a Castilla, y con todo eso anduvo seis dias en busca de ella: y mui sentido, por la falta que le hacia la Vitualla, prosiguió su Viage: y quiso Dios, que al cabo de veinte dias que navegó por aquella estrechura, *a veinte y siete Noviembre salió al espacioso Mar del Sur, dando infinitas gracias a Dios que le habia dexado hallar lo que tanto deseaba, y que hubiese sido el primero, que por aquella parte hubiese hallado el paso tan deseado*, con que la memoria de este exelente Capitan será eternamente celebrada. Parecióles, que este Estrecho podia tener cien Leguas de boca a boca, y que estaba en el altura referida: y en la salida hallaron, que bolvia la Tierra al Norte, que les pareció buena señal, aunque la Mar era mui escura, y brava, indicio de Gran Golfo. Mandó Hernando de Magallanes, que diesen muchas gracias a Dios y que se gobernase la via del Norte, para salir presto de aquellas frialdades».

«La Nave *San Antonio* bolvió a buscar a Hernado de Magallanes, y como fué a surjir a Puerto de Sardinas, y no le halló a donde le havia dexado, disparó algunas Pieças, e hiço ahumadas: y aunque no respondian, el Capitan Alvaro de Mesquita quisiera ir en busca del General; pero el Piloto Estevan Gomez, Portugues, y el Escrivano Gerónimo Guerra, a quien Magallanes habia hecho tesorero, le prendieron, y dieron una cuchillada: y sô color, que habia sido Consejero de Magallanes, en las justicias que hiço, le pusieron a buen recado. Hicieron Capitan de la Nao a Gerónimo Guerra, y tomaron la via de Guinea, para bolverse a Castilla».

«Governando, pues, Magallanes la via del Norte, anduvieron con gran tormenta hasta los diez y ocho de Diciembre, que se hallaron apartados de la Equinocial, al Sur, treinta y dos Grados, y veinte Minutos, y no les hacia hasta allí tanta contrariedad el viento, como la Mar, que los corria, porque se llegaron a a la Tierra caliente, se les fué alargando el viento: y como lo tuvieron a Popa, mandó el General governar la via del Norueste, y al Huesnorueste, hasta que se hallasen en la Linea Equinocil. Y en veinte y cuatro de Diciembre, tomada el altura del Sol, se hallaron apartados de la Equinocial, al Sur, veinte y seis Grados, y dos Minutos. Haviendo seguido este viaje mas de treinta dias, fin ver Tierra, con gran trabajo, porque la falta

Digitized by Google

de Vitualla era ia tanta, que comian por onças, y bebian Agua hedionda, y guisaban el Arroz con Agua de la Mar, por lo qual se murieron veinte Hombres, y otros tantos adolecieron, que causó gran tristeça en ellos, descubrieron al fin dos Isletas pequeñas, y deshabitadas, que llamaron las desventuradas porque no hallaron Gente, consolacion, ni refresco alguno».

Nos hemos estendido quizás mas de lo conveniente, dada la índole del presente trabajo, en lo que respecta a la primera espedicion al Estrecho de Magallanes, no solo por la importancia del descubrimiento si no por dar a conocer, aunque sea en mínima parte, los documentos relacionados.

Digitized by Google

CAPÍTULO III.

Los continuadores de Hernando de Magallanes.

Espediciones que siguieron a la de Magallanes.—Espedicion de Loaysa.—Sebastian Cabot.—Simon de Alcazaba.—Alonso de Camargo.—Fracaso de estas espediciones.—Publicaciones acerca de ellas.—El diario de Martin de Uriarte.—Anotaciones de los viajes de Loaysa y demas espedicionarios.

Tras de la gloriosa espedicion de Magallanes, tan proficua en bienes para la humanidad como infortunada para su heroico jefe y la gran mayoria de sus subordinados, siguieron varios otros viajes preparados ya en España, ya en Chile y el Perú, que tendieron a completar el reconocimiento del paso descubierto por aquel y a tomar posesion de las nuevas tierras a nombre de la corona de España.

Tales son las espediciones de que vamos a dar suscinta cuenta, pues de todas ellas no se alcanzó el provecho que se esperaba, y en la presente esposicion solo sirven para seguir el órden cronolójico de los viajes efectuados a Magallanes.

II Espedicion, de Frai Garcia Jofré de Loaysa. (1525-1537).

La segunda espedicion al estrecho de Magallanes, partió el 24 de junio de 1525 del puerto de la Coruña, al mando de frai Garcia Jofré de Loaysa. La escuadra se componía de las siguientes naves:

Santa Maria de la Victoria, de 300 toneles (158 toneladas de rejistro), al mando de Loaysa;

Santi-Spiritus, de 200 toneles (105 toneladas de rejistro), al mando de Juan Sebastian de Elcano;

Anunciada, de 170 toneles (90 toneladas de rejistro), al mando de Pedro de Vera;

San Gabriel, de 130 toneles (68 toneladas de rejistro), al mando de don Rodrigo de Acuña;

Santa Maria del Parral, de 80 toneles (42 toneladas de rejistro), al mando de don Jorje Manrique de Nájera;

Digitized by Google

S. Lesmes, de 80 toneles (42 toneladas de rejistro), al mando de Francisco de Hoces; y

Pataje o Galem Santiago, de 50 toneles (26 toneladas de rejistro), al mando de Santiago de Guevara.

Estos siete navios, tripulados por 450 hombres, fueron bien provistos y bien artillados, y destinados a visitar y comerciar en las islas descubiertas por las naves de la espedicion de Magallanes y descubrir otras nuevas.

La navegacion de esta escuadra se hizo sin grandes contratiempos hasta el estrecho mismo, en el que poco despues de ser embocado (el 14 de enero), se perdió la *Santi-Spiritus*. Un recio viento que se dejó sentir en los dias siguientes, obligó a que se largasen las carabelas, y corriese el temporal la *S. Lesmes*, fuera del estrecho hácia el sur hasta el grado 55, y cuando volvieron dijeron «que les parecia que allí era acabamiento de tierra» (1). Esta es la primera noticia que se tiene acerca del descubrimiento del cabo de Hornos.

La *Anunciada*, sin batel, amarras ni piloto, desembocó el estrecho el 11 de febrero y no se volvió a ver jamas. El 28 del mismo mes se perdió la *San Gabriel*.

Las cuatro naves restantes consiguieron atravesar el estrecho en 54 dias, despues de perder algunos hombres y de sufrir tiempos desiguales. El 26 de mayo de 1526 entraron al Pacífico y marcharon unidas hasta el 13 de junio en el que no aparecieron ni las carabelas ni el *Pataje*.

El *Pataje Santiago* fué a parar a Méjico en donde Hernan Cortes le prestó ausilio.

La *Santa Maria del Parral* siguió viaje a las Molucas en donde los tripulantes asesinaron al capitan don Jorje Manrique de Nájera y a sus oficiales, dieron al traves con la nave y se quedaron en aquellas islas.

De la *San Lesmes* no se tuvo jamas noticia alguna despues de la dispersion de la armada, de la cual no quedaba ya sino la capitana que, escasa de víveres y haciendo agua, siguió en demanda de la línea equinoccial, la que cortó el 26 de julio, hácia la isla de San Bartolomé.

El 30 de julio murió el capitan jeneral Garcia de Loaysa, y le

(1) Vargas y Ponce.

Digitized by Google

sucedió en el mando Juan Sebastian de Elcano, el que tambien murió el 3 de agosto, siendo reemplazado por Toribio Alonso de Salazar. El nuevo capitan y sus oficiales resolvieron no seguir mas al norte y poner rumbo a las Molucas. El 13 de setiembre murió el capitan Alonso, sucediéndole Martin Iñiguez de Casquizano.

El 31 de diciembre de 1526 llegó la *Santa Maria de la Victoria* al puerto de Tidor, en las Molucas, con 105 hombres. Estando en mui mal estado la nave, fué varada, aprovechándose sus fragmentos para construir un pequeño bergantin.

Muerto el capitan Iñiguez, fué reemplazado por Hernando de la Torre, que se vió en la obligacion de tratar con los portugueses, los que lo enviaron a Lisboa junto con los demas espedicionarios. Los primeros en llegar a ese puerto fueron Andres de Urdaneta y el piloto Macias del Poyo, de cuyos papeles y cartas fué despojado por los portugueses.

Estos navegantes regresaron a España despues de 12 años. Poco despues llegaron Francisco de Paris, y por último, Hernando de la Torre.

Así terminó la espedicion Loaysa de la cual se conservan preciosos documentos que han sido publicados en la coleccion de *Fernandez de Navarrete* y en la obra de *Mendoza de los Rios*. Respecto al paso y descripcion del estrecho se encuentra en *Fernandez de Navarrete* el diario del piloto Martin de Uriarte, que es mui prolijo e interesante.

III Espedicion, de Sebastian Cabot. (1526-1530).

Tras de Loaysa, el rei de España llamaba al navegante ingles Sebastian Cabot, que tenia gran fama, no reconociéndosele superior sino a Cristóbal Colon, para que sucediera a Américo Vespucio como piloto mayor y emprendiera un nuevo viaje a las rejiones recientemente descubiertas. Al efecto, se alistó la siguiente escuadra:

La nao *Capitana*, con el Capitan jeneral a su bordo;

La nao *Santa Maria del Espinar*, al mando de Gregorio Cano;

La nao *Trinidad*, al mando de Francisco de Roxas; y

Digitized by Google

La nao que a su costa armó y llevó en la armada Miguel de Rufis (2).

En esta armada se embarcaron 250 hombres y salieron del puerto de San Lúcar el 3 de abril de 1526.

Sebastian Cabot no se gobernó en esta navegacion como marinero de esperiencia, dice el historiador Herrera, ni aun como buen capitan, porque le faltó la vitualla, por ser mal repartida, ocurriendo murmuraciones y desórdenes en la armada. Llegó hasta el rio Solis de la Plata, internándose hasta remontar el Paraná. Desde allí mandó a España a una de sus naves a solicitar auxilios del Rei, a fin de conservar el dominio sobre 200 leguas descubiertas, y como se los negaran, se volvió a la Península, a los cuatro años de haber salido de ella, el 22 agosto de 1530 (3).

IV Espedicion, de Simon Alcazaba. (1534-1535).

El caballero portugues Simon de Alcazaba, al servicio del Rei de España, fletó los navios *Madre de Dios*, que sirvió de capitana, y el *San Pedro*, embarcando en ellas 250 personas entre pasajeros y tripulacion. para conquistar y poblar el estremo sur de la América Meridional.

De esta cuarta espedicion, mucho mas desgraciada que las anteriores, se conservan dos relaciones, una del escribano de S. M., Alonso Vehedor, y la otra del último comandante, Juan de Mori, en una carta escrita a un amigo de Sevilla que fué de la espedicion de Magallanes.

(2) González Fernández de Oviedo.

(3) La navegacion por el occidente a las islas de especeria tentó a algunnos armadores estranjeros que trataron de seguir esa derrota.

En el mismo año en que zarpó la espedicion de Sebastian Cabot, dos buques jenoveses trataron de pasar el estrecho, en cuya entrada sufrieron grandes tormentas, obligándolos a dar la vuelta. Uno de ellos regresó a Jénova y el otro naufragó en el Rio de la Plata, salvándose sus tripulantes, que pasaron a unirse a los de Sebastian Cabot.

En 1527, algunos mercaderes de Galicia, equiparon tres naves para hacer el comercio de la especeria. Tambien zarparon otras por cuenta de un frances, M. Villegagnon, que habia fundado un establecimiento en Rio Janeiro. Una de las naves gallegas naufragó y no se tiene conocimiento del destino de las otras, aunque se cree que las de Villegagnon llegaron hasta el paralelo 55° S.

Digitized by Google

Estos espedicionarios salieron del Guadalquivir el 21 de setiembre de 1534, y solo llegaron hasta la tercera parte del Estrecho. Los vientos contrarios y lo duro de la estacion, que creian era el invierno de allí (mes de febrero!), acobardaron tanto a todos los tripulantes, que a fuerza de requerimientos obligaron a Alcazaba, a su pesar, a desembocarle, como lo hizo en efecto, llegando a la bahia de Santo Domingo, que llamaron Puerto de los Leones.

Allí se sublevó la jente, mataron a Simon de Alcazaba, a su piloto y otros, se apoderaron de las naves y de cuanto habia en ellas. Los revoltosos se desunieron mas tarde, y nombrando unos de jefe de la *San Pedro* a Juan de Mori, dándole 80 hombres de los mas inquietos, hicieron justicia de los principales reos. Las penurias restantes, la prision de Mori y todos los contratiempos de los espedicionarios hasta volver a España, recuerdan uno de los mas tristes episodios de las espediciones al Estrecho.

V Espedicion, de Don Alonso de Camargo. (1539-1541).

Esta espedicion fué costeada por el obispo de Plasencia, Don Gutierrez de Vargas, quien hizo equipar tres navios a su deudo, Alonso de Camargo, con el objeto de «abrir la navegacion para el Perú por el Estrecho de Magallanes» i, al mismo tiempo, de buscar riquezas, que era, en jeneral, el principal móvil de los españoles para hacer sus correrias en el Nuevo Mundo.

Las tres naves de la espedicion de Camargo zarparon de España en agosto de 1539 y parece que siguieron viaje directo hasta el estrecho.

Al desembocarla primera angostura se perdió la nave capitana, salvándose su tripulacion. Otra de las naves volvió a España despues de diversas peripecias en el cabo de las Vírjenes, que por poco no dieron en tierra con ella. La tercera recojió a Camargo y a su jente que estaban en tierra despues del naufrajio de la capitana, salió al Pacífico, y mui maltratada llegó al

---

Lopez Vaz menciona dos buques portugueses que infructuosamente intentaron atravesar el estrecho, perdiendo en él dos bateles y regresando al puerto de salida.

Citamos estos viajes como un complemento a las noticias que damos con respecto a las espediciones dirijidas al estrecho de Magallanes.--(*Burney*).

Digitized by Google

Perú, siendo la primera nave que diera noticia de la costa intermedia.

Esta nave se vió obligada por los vientos a correr la costa hácia el sur del estrecho, y probablemente llegó hasta la isla de los Estados, pasando por el canal Beagle y estrecho de Le Maire. Despues volvió al norte, tocando en diversos puertos hasta que llegó al Perú.

Por la rápida noticia que hemos dado con respecto a las espediciones de Loaysa, Cabot, Alcazaba y de Camarzo, se puede colejir la poca importancia que ellas tuvieron para el progreso de la jeografia o para cimentar el descubrimiento de Magallanes con nuevos descubrimientos u esploraciones que completaran aquel.

Esas espediciones no dieron el resultado que los esfuerzos hechos para organizarlas y las esperanzas en ellas concebidas, debieron alentar a los reyes de España o a aquellos que les prestaron su concurso.

No obstante, seria injusticia no reconocer que a pesar de las desventuras sufridas por algunos de los espedicionarios, algo se adelantó el conocimiento de la rejion austral y del pasaje por el estrecho como lo acreditan los valiosos documentos dejados por aquellos nautas tan atrevidos como pacientes.

Así, de la espedicion de Loaysa, se conservan interesantísimos documentos que han sido publicados especialmente por los señores Fernandez Navarrete y Mendoza de los Rios, como ya lo hemos indicado. De ese copioso arsenal histórico, el aventajado marino don Ramon Guerrero Vergara, estractó el diario de viaje de aquella espedicion, que publicó en el tomo V del *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, sirviéndose para la primera parte, o sea, desde el puerto de la Coruña hasta la boca oriental del estrecho, de la «*Relacion escrita y presentada al Emperador por Andres de Urdaneta de los sucesos de la armada del Comendador Loaysa desde el 24 de julio de 1525 hasta el año de 1535*; y para la segunda, o sea el paso del estrecho y su descripcion, del diario del piloto Martin de Uriarte, incorporado en el *Derrotero del Viaje y Navegacion de la armada de Loaysa desde su salida de Coruña hasta el 1.° de junio de 1826*; *sucesos de la nao «Victoria» despues de separada de la armada*; *y*

Digitized by Google

descripcion de las costas y mares por donde anduvo: dirijido todo al Rei por Hernando de Latorre.

El señor Guerrero Vergara ha anotado prolijamente una y otra descripcion, de manera que con su ausilio se puede seguir en una carta moderna el derrotero de aquellos espedicionarios hasta en sus menores detalles. Poca idea se da en el diario de Uriarte de las costas e islas recien descubiertas y de la hidrografia de aquella rejion, así como de los patagones o indíjenas y de la caza de lobos; pero es de admirar la exactitud de la mayor parte de las noticias y la rectificacion que hace a varios errores en que cayeron los espedicionarios de Magallanes.

No pasa lo mismo con la espedicion de Cabot, pues, como se sabe, solo llegó hasta el Rio de la Plata, y con la de Alcazaba, que alcanzó solo hasta la tercera parte del estrecho. En el estudio del señor Guerrero Vergara publicado en el *Anuario Hidrográfico* (tomo V), se puede consultar el detalle de estas espediciones, así como el diario de la nave de Camargo que pasó el estrecho.

Digitized by Google

Digitized by Google

CAPÍTULO IV.

Juan Ladrillero.

Los descubridores y primeros esploradores de las costas occidentales de Chile.—Los capitanes Ruy Diaz, Juan Fernandez y Alonso Quintero. Espediciones de Pastene y de Ulloa.—Juan Ladrillero.—Breves datos acerca de este célebre descubridor.—Aprestos de su espedicion a Magallanes.—Cortes Hojea y la *San Sebastian*.—Reconocimientos de Ladrillero en la costa sur de Chile.—Sus estudios.—Entrada al estrecho por el occidente.—Vuelta de Ladrillero al norte de Chile.

Con el fracasado viaje de Camargo, se suspenden las espediciones armadas por los españoles peninsulares o por el Rei en demanda del estrecho de Magallanes, para empezar entónces otras espediciones por la parte occidental de las costas de Chile.

El mismo descubridor de Chile, don Diego de Almagro, que al par de su espedicion por tierra, traia tres naves que seguian la costa al sur, pretendió que dichos buques llegaran al estrecho y se comunicaran con España. En estas naves venian el capitan Ruy Diaz, el piloto mayor Alonso Quintero y el piloto Juan Fernandez.

«Para esta navegacion, dice Oviedo, gastó el adelantado muchos pesos de oro, dando sueldos cresçidos a pilotos escojidos é los mas diestros que se hallaron de aquella mar austral. Y dexó mandado que llegado un galeon que ovo del adelantado don Pedro de Alvarado (a Lima), le truxese Johan Fernandez, piloto, para que si la tierra respondiese, como pensaban, fuesen por el Estrecho de Fernando de Magallanes a Castilla».

Parece que estos espedicionarios no llegaron sino hasta Talcahuano, a pesar que el capitan Gomez de Alvarado pretendió por aquellos tiempos haber llegado hasta los 47° de latitud, lo que indudablemente era un grave error jeográfico.

En tiempo de Pedro de Valdivia corrió las costas chilenas el navio *Santiaguillo* al mando del piloto Diego Garcia de Villalobos. Mas tarde, el conquistador envió al capitan Juan Bautista

Digitized by Google

Pastene «a descubrir la costa desta mar del sur ácia el Estrecho de Magallanes y saber que tierra habia, y tomar posesion en el nombre de Jesucristo, y por S. M. y por el dicho señor gobernador». Pastene salió con Garcia de Villalobos en dos navios, el *San Pedro* y el *Santiaguillo*, el 4 de setiembre de 1544. Los espedicionarios llegaron hasta el rio Valdivia (al cual así bautizaron por el nombre del conquistador) y regresaron a Valparaiso el 30 de setiembre del mismo año.

Insistió Pedro de Valdivia en dicha navegacion, y «determinó, dice el padre Diego de Rosales, entablar comercio con España por el estrecho de Magallanes, y siendo practicable la navegacion, pasar personalmente con el mayor tesoro que pudiese adquirir y negociar con Su Majestad el título de Conde o Marques del estado de Arauco. Embió a esplorar el estrecho dos baxeles vien armados a cargo de Francisco de Ulloa. Salieron del puerto de Valdivia el año de 1553, corrieron toda la costa de Chiloé y descubrieron selvas de Islas y el archipiélago de los Chonos y otras muchas bahias y ensenadas. Trataron de cojer tierra en una punta que llaman de San Andres en 47 grados al sur, pero fueron recebidos de los indios con un torvellino tan impetuoso de piedras, que mui a su pesar se retiraron bien aporreados y mal heridos».

«Subieron hasta 51 grados, reconocieron grandes aberturas y quebradas del mar, y acometiendo entrar por una que estaba murada de altísimas cierras nevadas, que verdaderamente era la angostura sombria del estrecho, ventilaron sobre su conocimiento con cerrada porfia los Pilotos y marineros, especialmente un flamenco que avia pasado en la jornada de Magallanes y se preciaba de que conocia aquel parage. Este aseveró no ser aquella la entrada; venció su opinion a la de todos, y desatentados discurrieron por aquellos mares asta que no pudiendo contrastar con las tormentas, volvieron la proa a Chile, y despues de seis meses coxieron el puerto de Valdivia, sin mas efecto que el mérito de obedecer y el conocimiento de los archipiélagos de Chiloé y de los Chonos».

Estos son los viajes o espediciones precursoras de la embocadura del estrecho de Magallanes por el occidente, que realizara algunos años despues, la espedicion mandada por Juan Ladrillero, con la cual reanudamos el órden cronolójico de las espe-

Digitized by Google

diciones del descubrimiento y esploracion de aquel pasaje marítimo.

VI Espedicion, de Juan Ladrillero. (1557-1558).

El capitan jeneral de la provincia de Chile, don Garcia Hurtado de Mendoza, comisionó al capitan Juan Ladrillero, piloto recibido en Sevilla en 1535, y que tenia fama de gran marino por haber hecho once viajes a las Indias, para que con los buques *San Luis* y *San Sehastian*, adelantase los reconocimientos de las rejiones australes y esplorase el estrecho de Magallanes.

Ladrillero montó el *San Luis*, llevando por piloto a Hernan Gallego; mientras que su segundo, Francisco Cortes Hojea (u Hojeda), mandaba el *San Sebastian*, teniendo por piloto a un hermano de aquel, Pedro Gallego.

Los espedicionarios salieron del puerto de Valdivia, en donde se aprovisionaron, con rumbo al sur. Despues de ocho dias de navegacion, esperimentó la escuadrilla una violenta tempestad que la llevó cerca de tierra en una bahia que denominaron de Nuestra Señora del Valle, situada en la costa oriental de la isla de la Campana, y sobre el canal Fallos, que la separa de la isla Wellington.

Ladrillero bajó a tierra y entró en relacion con los indios. El 6 de diciembre continuó su esploracion y el 9, se separaron ambos buques por efecto de un temporal. La *San Sebastian* se halló perdida en el laberinto de islas y canales que rodean la costa occidental de la Patagonia. Segun se deduce de su diario de navegacion, en enero de 1558 se halló posiblemente al sur del canal Nelson, llegando hasta el archipiélago de la Reina Adelaida, volviendo en seguida al norte (el 27 de enero), despues de haber estado en la boca, puede decirse, del estrecho de Magallanes, sin descubrirlo.

Despues de grandes peligros y quebrantos en el buque, la *San Sebastian* se encontró el 15 de febrero, probablemente en una de las islas al occidente de la de Wellington, en donde, por el mal estado de la nave, se resolvió aprovechar su madera y sus clavos en hacer un bergantin con que continuar el viaje al norte. Despues de dos meses de un trabajo activísimo, estuvo concluido el bergantin. El 25 de julio fué lanzado al agua, embarcándose la

Digitized by Google

tripulacion. El viaje de regreso se hizo en medio de grandes penalidades. A fines de setiembre llegaron a la parte norte de Chiloé con sus provisiones agotadas. Allí los indios les dieron algo de las suyas en cambio de algunas bagatelas, con lo cual pudieron continuar su derrota hasta llegar a Valdivia el 1.° de octubre de 1558.

Tal fué el fin de la *San Sebastian* y de la espedicion de Cortes Hojea.

En cuanto a Ladrillero, despues de separado de Cortes Hojea en la noche del 9 de diciembre, recorrió en toda su estension el canal Fallos, reconoció las costas occidentales del archipiélago de la Madre de Dios, penetró en el canal de la Concepcion y continuó su esploracion en él con rumbo al norte.

Ladrillero avanzó hasta el estremo del canal Eyre, y no hallando paso por él, dió la vuelta y penetró por el canal Messier, que describe su diario con mucha precision. Ese largo canal que separa el continente de la isla Wellington, llevó a los esploradores al golfo de Penas y de allí a la estremidad norte de la isla de la Campana, desde donde habian comenzado el reconocimiento de dichas islas (1).

Hasta entónces Ladrillero solo habia circunnavegado los archipiélagos que hai cercanos a la costa de Chile entre los paralelos 47 y 51; pero como el objeto de su viaje era ir mucho mas adelante, siguió viaje hácia el sur en los últimos dias de diciembre, hasta llegar al canal Nelson, y creyendo encontrar la boca del estrecho, penetró en él continuando su reconocimiento hácia el noroeste. Visitó los canales de San Esteban y de Sarmiento, y entrando en el estrecho conocido ahora con el nombre de Collingwood, se encontró en medio de ese dédalo de canales sin salida que solo volvieron a ser esplorados por los jeógrafos de nuestro siglo, recibiendo algunos los significativos nombres de canal de la Ultima Esperanza y de la Obstruccion y la bahía del Desengaño.

«Ladrillero reconoció esa rejion con todo el tino de un jeógrafo esperimentado. Leyendo su derrotero de navegacion de-

(1) Para hacer este estracto nos hemos servido de los datos consignados por don Francisco Vidal Gormaz en los *Descubridores de las costas occidentales de Chile y sus primeros esploradores* (tomo V del *Anuario Hidrográfico*), y de la *Historia Jeneral de Chile* por don Diego Barros Arana.

Digitized by Google

lante de una buena carta jeográfica, se puede seguir paso a paso su itinerario a pesar de algunos errorcillos de detalle que mas que al autor deben atribuirse a las copias imperfectas que conocemos. La hidrografia, la descripcion jeneral de las tierras vecinas, la direccion de las cordilleras y de las montañas, el aspecto de las llanuras, la condiciones climatolójicas, los animales que vieron los esploradores y las costumbres de los habitantes, están estudiadas con una prolija exactitud que es raro encontrar en los esploradores del siglo XVI. Los reconocimientos practicados tres siglos mas tarde por eminentes esploradores han venido a confirmar la exactitud de las notas jeográficas de aquel viejo piloto.

Convencido Ladrillero que aquellos canales no le daban salida al Atlántico, volvió sobre sus pasos. A su salida del estrecho de Nelson debió encontrar a la *San Sebastian*, que hasta el 27 de enero habia permanecido en una isla del archipiélago vecino, que no reconoció, quizás porque el verano era ya avanzado. Enmendó rumbo al sur y en esta tercera tentativa, allegándose a la costa de la isla llamada de la Desolacion, penetró en el estrecho y comenzó su prolijo reconocimiento.

Despues de esplorar la primera parte de esos canales, fué a fondear a un puerto «que está a cincuenta y tres y medio largos», y que denominó de Nuestra Señora de los Remedios (quizás sea la bahia de Souwy del canal de See Shell, que aun no se conoce bien). Llegados ahí el 22 de marzo se detuvieron hasta el 22 de Julio.

En este punto, un portugues llamado Sevastian Hernandez, trató de persuadir a Ladrillero para que se volviese a Chile, pronosticándole que seguir adelante era ir a una muerte segura. Ladrillero se mostró inflexible y Hernandez intentó producir una sublevacion. Descubierta la trama, el jefe hizo ahorcar al portugues en una entena y restableció la quietud en su tripulacion (2).

El 23 de julio se hizo a la vela hácia el occidente reconocido prolijamente todas las inflecciones y contornos del estrecho. El martes 9 de agosto de 1558, habiendo llegado al golfo que el canal forma despues de la llamada Primera Angostura, el capitan Juan Ladrillero tomó posesion, con las formalidades

(2) Ladrillero no consigna este hecho en la relacion de su viaje.

Digitized by Google

usadas por los españoles, del estrecho y de las tierras colindantes en nombre del Rey de España del Virrey del Perú y del gobernador de Chile don Garcia Hurtado de Mendoza. Consumado este acto posesorio, dió la vuelta a Chile para comunicar su descubrimiento.

Las peripecias de esta segunda parte del viaje de Ladrillero son enteramente desconocidas. El importante derrotero del capitan esplorador, único documento digno de fé que exista sobre esta espedicion, no dice nada a este respecto. Solo se sabe que Ladrillero estaba en la ciudad de Concepcion a mediados del año 1559.

La esploracion llevada a término por ese intrépido piloto habia resuelto mas de un importante problema. Habia demostrado que la navegacion del estrecho de Magallanes, en un sentido opuesto a aquel en que hasta entónces se habia hecho, aunque difícil y penosa, era practicable (3). Las observaciones recojidas por Ladrillero, por otra parte, probaban el ningun fundamento de las ilusiones que los consejeros del rei se habian forzado acerca de la riqueza de esa rejion, en que se esperaba hallar las valiosas producciones de los archipiélagos del Asia. El clima riguroso de la rejion la hacia poco apta para tener una agricultura productiva y floreciente. Los indios eran los salvajes mas miserables y groseros del continente americano.

En el *Diccionario Marítimo Español* de Fernandez de Navarrete, aparece una *Relacion del viaje que hizo* (Ladrillero) *hasta el estrecho de Magallanes en 1558, desde Valparaiso.* En esta

(3) Esta espedicion desvaneció las falsas ideas que se alimentaban por aquella época sobre no ser posible emborcar el estrecho por el mar Pacífico, pues habia llegado a tomar cuerpo la ficcion de Ercilla, que decia en el canto 1.° parte 1.ª de su *Araucana*:

«Por falta de Piloto, o encubierta
causa, quizá importante y no sabida,
esta secreta senda descubierta
quedó para nosotros escondida:
ora sea yerro de la altura cierta,
ora que alguna islita removida
del tempetuoso mar y viento airado
encallando en la boca la ha cerrado».

Digitized by Google

relacion describe los puertos, bahias, canales, cabos, islas y lagos desde el puerto de Corral hasta el estrecho; describe tambien los tiempos que reinan en la costa occidental de la Patagonia.

Ladrillero escribió tambien una *Relacion de los viajes y descubrimientos en que se habia hallado por los mares del norte y del sur desde el año 1535.*

Aunque a esta célebre espedicion de Juan Ladrillero, siguieron varias otras organizadas por el gobernador de Chile y el Virrey del Perú, no se conservan de ellas otras noticias que las de haberse perdido algunos buques en las muchas bocas y canales de la costa occidental de la Patagonia. Otros espedicionarios volvieron a Valdivia, Valparaiso o Callao, sin haber conseguido embocar el estrecho ni allegar mayores datos al conocimiento de dicha costa.

Con estas frustradas espediciones, cesaron las tentativas de los españoles para adelantar el conocimiento de la rejion austral del continente por ellos descubierto. El silencio se hizo alrededor de estas lejanas comarcas, los marinos cobraron horror a las borrascas del sur, y el fracaso de los espedicionarios para encontrar el paso de Magallanes, fueron motivos suficientes para creér que el estrecho se habia cerrado por alguna convulsion terrestre, opinion que cobró mucho crédito por aquellos años, como lo acredita el mismo Ercilla en su *Araucana.*

Estas dudas vinieron a desvanecerse algunos años mas tarde, cuando comenzaron las correrias de los corsarios ingleses con el atrevido viaje de Drake.

Para la hilacion cronolójica de las espediciones al estrecho de Magallanes, debiéramos ocuparnos de la entrada de los ingleses en él, en 1577; pero preferimos concluir con esta primera parte de dichas espediciones, que hemos calificado del descubrimiento y de las primitivas esploraciones, dando noticia somera de las dos célebres espediciones de Pedro Sarmiento de Gamboa.

Digitized by Google

Digitized by Google

CAPÍTULO V.

Pedro Sarmiento de Gamboa.

Efecto que causa en el Perú el corso de Drake.—El Virrey organiza una espedicion para batirlo.—Primer viaje de Sarmiento.—Reconocimientos en el sur de Chile.—Notables observaciones náuticas y científicas de Sarmiento.—Sus cartas y planos.—Se resuelve ir a España a dar cuenta de su espedicion al Rey.—Presentacion ante Felipe II.—Plan de Sarmiento para fortificar y poblar el estrecho.—Su segundo viaje.—Dificultades con que tropieza.—Llegada al estrecho.—Fundacion de la colonia del Rey don Felipe.—Triste fin de la espedicion y de la colonia.

Las depredaciones de todo jénero cometidas por el corsario ingles en las costas de Chile y del Perú, apresando buques, asaltando poblaciones indefensas y entregándose al pillaje, de que se dará cuenta en el capítulo siguiente, produjeron las mas justificadas zozobras en el espíritu de todos los españoles residentes en Chile y el Perú.

«Es fácil de conocer, dice Vargas y Ponce, quan de sobresalto cogeria este Corso a los españoles del Perú, acostumbrados por el espacio de 60 años a ser los únicos dueños de aquellos mares, que navegaban con mucha mas confianza que los de las costas de la Península. Para resarcir las grandes pérdidas que habia causado Drake, armó el Virrey D. Francisco de Toledo, una Esquadra que fuese a su encuentro y que volvió sin conseguirlo. Creyendo que acaso habria poblado en el Estrecho de Magallanes y que regresando por él se habia detenido, aprestó dos Navios que le buscasen y lo reconociesen de nuevo, avisando a la Metrópoli y a él del éxito de su reconocimiento».

«Así se empezó a entablar otra vez la navegacion Española del Estrecho. Nombrábase la capitana *Nuestra Señora de la Esperanza*, en donde iban los Pilotos Hernan Alonso y Anton Pablos con 54 personas de equipage: el otro *San Francisco*, en donde iba el Almirante Juan de Villalobos con Hernando Lameros, Piloto mayor, y alguna mas tripulacion, componiéndose

Digitized by Google

ambas de 112 personas. El mando en Gefe se dió a Pedro Sarmiento de Gamboa, Caballero de Galicia, que habia peleado dos veces contra Drake en aquellos mares; la primera en el Callao, donde le represó una Nave Española, y la segunda pocos dias despues siguiéndole hasta Panamá, y que se distinguia por sus conocimientos náuticos, como lo acreditó en éste y otros viages, y se debia esperar de un marino estudioso, que confiesa de sí en su relacion haber navegado mas de 180° de lonjitud y mas de 150° de latitud» (1).

VII Espedicion, 1.ª de Pedro Sarmiento de Gamboa. (1579-1580).

Esta primera espedicion de Pedro Sarmiento de Gamboa, salió del Callao el 11 de octubre de 1579, «reconoció la costa occidental de la Patagonia por los 49°½: se internó en ella por un canal, que llamó Golfo de la Trinidad: dió fondo en el Puerto del Rosario y mandó desde él el Bote a reconocer el canal que seguia al SE: se halló que despues volvió al SO hasta salir otra vez a la mar: nombró a este canal del SO, brazo de la Concepcion: reconoció en él un buen Puerto donde transferir las embarcaciones, que denominó «Puerto Bermejo de la Concepcion» (2).

«De este reconocimiento hecho con grandes trabajos, resultó ser un Archiélago aquel en que navegaban, en el que contaron 85 Islas entre grandes y pequeñas, de cuyo Grupo (3) tomaron posesion y empezaron a trazar la carta. Despues de nuevos trabajos y desazones entre los Gefes, anclaron los buques en el Puerto Bermejo: desde él destacó por dos veces embarcaciones menores para caminar su reconocimiento, intentando hallar paso al Magallanes por lo interior de la tierras que tenia al O. En el primer viage fué el mismo Sarmiento, siguió por el brazo de la Concepcion: quiso internar por el canal de San Blas, que halló sin salida, y tomando por el canal de Santa Clara al brazo de la Concepcion, regresó a bordo sin alimento alguno, pues habia durado 13 dias lo que sacaron para 8».

(1) *Relacion y Derrotero del Viage y Descubrimiento del Estrecho Madre de Dios, ántes llamado de Magallanes*, por Pedro Sarmiento de Gamboa.

(2) Vargas y Ponce.

(3) Archipiélago de la Madre de Dios y grupo de islas que siguen al sur.

Digitized by Google

Sarmiento «halló mui adelantado un Bergantin que habia mandado construir, y por tentar si en otra salida tenia mejor fortuna de hallar Puertos, la verificó, dirigiéndose a una boca al SE: tomó un canal que corria SSE; y despues de haber internádose hasta los 52° sin encontrar paso para el O, se volvió por el mismo canal hasta la punta del O y de aquí por el rumbo opuesto encontró otra boca al mar de S. Siguió por el canal de San Esteban, que empieza en la punta de nuestra Señora de las Virtudes, y va a dar por el Canal del SE. por donde habia entrado a hacer este tercer reconocimiento, por lo que satisfechas sus dudas, y transidos de necesidad regresaron a bordo».

«Ya concluido el Bergantin y tripulado, sin dudar que no habia paso por el interior, y desecha la trama del Almirante (Villalobos) que trataba de volverse, suponiendo perdido al General, y otras maquinaciones suyas, determinaron la salida al mar por el S. del cabo de Santa Lucia, pues no habia ni canales claras, ni Puertos seguros para ir por entre las Islas. Dieron la vela y despues de indecibles apuros de tormentas en que zozobró el Bergantin, y de la separacion voluntaria del almirante Villalobos, se halló cerca de tierra, al parecer junto a los islotes que hoi se llaman los Apóstoles, y entró en el Magallanes por su boca occidental, llamando Cabo del Espíritu Santo al que se conoce hoi por Cabo Pilares» (23 de enero de 1580).

«Fondeado en el Puerto de la Misericordia, tanteó la observacion de un eclipse de Luna, levóse y pasó al de la Candelaria, mas interior, con ánimo de cumplir los quince dias, que en caso de separacion, convino con el Almirante: estuvo para perderse, habló con los Indios de quienes entendió habian visto otros dos Navios con gente, que tenia barbas y dagas como el mismo Alférez que hablaba: se conoció eran los Ingleses, pues mostraban tiras de un lienzo y algunas heridas que recibieron peleando. No accedió Sarmiento a la representacion que le hicieron los pilotos en nombre de todos, de que no era posible continuar: dió la vela cumplidos los 15 dias y fondo en el Puerto Santa Mónica».

«Siguió su prolixo reconocimiento, tomando posesion de las Bahías y tierras, informándose de los Naturales, dando a todo nombre segun le pareció hasta la Angostura de Nuestra Señora de Gracia, en donde estuvo en un inminente peligro sobre unos

Digitized by Google

baxos. En la punta de San Gregorio, haciendo un reconocimiento, fué herido levemente. Continuó, y en la Angostura de Nuestra Señora de la Esperanza, volvió a estar estrechísimo por haber dado en menos de tres brazas, quando su buque quasi las calaba: siguió con el mismo escrupuloso reconocimiento y cuidado hasta desembocar el Estrecho» (25 de marzo de 1580).

Hemos seguido con mas detenimiento la espedicion realizada por Sarmiento, por cuanto ella es la mas notable de todas las que se hicieron hasta su época, y porque sus descubrimientos y relacion de viaje, constituyen hasta hoi un verdadero monumento de jeografía e hidrografía.

«En su viaje a España, Sarmiento, estando segun su observacion en el trópico de Capricornio, vió un Arco Iris blanco, a media noche, en contraposicion de la Luna que se iba a poner, cuyos rayos le causaron hiriendo en las nubes opuestas, cosa tan rara dice, que ni la ha visto ni oido de otra persona, sino en la relacion de Américo Vespucio, que en la misma altura le sucedió otro tanto en 1501».

Sarmiento navegaba sin tener instrumento alguno con que medir la lonjitud. «La necesidad le hizo construir un género de báculo o ballestilla, y con ella un dia al amanecer, tomó la longitud por la Luna y nacimiento del Sol, y se halló 18° al O. de Sevilla, por donde entendió que las corrientes habian sido al E. y la habian tirado al Golfo 220 leguas». Sarmiento comunicó esto a los pilotos, los que no le creyeron y le declararon que aquello era imposible.

Despues de pasar la línea se batió con un corsario frances, y el 22 de mayo de 1580 entró en la isla Santiago de las de Cabo Verde, donde tampoco le creyeron que venia del S por el estrecho de Magallanes; y tras de diversos contratiempos y combates con los corsarios ingleses, llegó a España llevando consigo «la mejor descripcion que hubo hasta entonces del Estrecho de Magallanes, y la mejor que pudo hacerse,» segun los medios de la época.

«Presentóse Sarmiento con su exacto Diario y observaciones a Felipe II, que estaba en Badajoz, fundando en ellos, *que era tan necesario como fácil fortificar por ambas costas la primer Angostura, y poblar el Estrecho mas adelante.* Aunque encontró grandes opositores y entre ellos al Duque de Alba, que afirmaba

Digitized by Google

era imposible, insistió tanto, que persuadido aquel Monarca, entró en sus miras, y dando sus órdenes desde Lisboa, se empezó en Sevilla a aprestar la Espedicion, cuyo mando en Gefe se entregó a Diego Flores de Valdés con el título de Capitan General de aquella Armada y de las Costas del Brasil: condecoróse a Sarmiento con el de Capitan General del Estrecho de Magallanes y Gobernador de lo que en él se poblase, ordenando a estos dos Comandantes que se auxiliasen recíprocamente, y desde este punto empezaron sus divisiones para no terminarse mientras estuvieron juntos. Provistos de todo, nombrado Almirante a Diego de Rivera, construidos por Sarmiento los Astrolabios, cartas y demas Instrumentos Náuticos y repartidos entre quienes debian usarlos, se hallaron pronto en Sevilla para dar la vela».

VIII Espedicion, 2.ª de Pedro Sarmiento de Gamboa. (1581-1596).

De esta octava armada española destinada al estrecho de Magallanes, para hacer en él nuevas esploraciones, poblarlo y fortificarlo, como era el grandioso plan de Pedro Sarmiento de Gamboa, existe una larga relacion y una descripcion completa de su viaje, debida a ese mismo jefe y a su cuerpo de oficiales.

Vamos a estractarla de las pájinas que a ella dedica el historiador español Vargas y Ponce, que la ha tenido a su vista.

Esta notable armada salió de Sevilla en número de 23 naves, el 25 de setiembre de 1551, «por órden del desgraciado duque de Medina-Sidonia, contra la representacion de todos los pilotos, que con mui acertados juicios marineros le representaban lo próximo del Equinoccio, los bendabales que reynaban en aquellos dias, y la configuracion de la Costa de Europa y Africa, que imposibilitaba correrlos».

Como los pilotos decian sucedió, «pues estando entre Cabos les cogió un temporal furioso que les obligó a volver a Cádiz con pérdida total de la Nao *Gallega* y de otras quatro, entre ellas *Nuestra Señora de la Esperanza*, que traxo a Sarmiento en el viage anterior, ahogándose en todo 800 hombres. Otra Nao, llamada la *Baraona*, arribó desmantelada a San Lúcar».

Miéntras se reparaban las naves restantes, fué Sarmiento a Gibraltar a conferenciar con el Duque de Medina-Sidonia sobre donde se invernaria en el Brasil; y aunque se le manifestó que no

Digitized by Google

convenia hacerlo en Rio Janeiro, el Rey ordenó que allí se invernara.

Salieron de nuevo las naves. Un levante hizo perderse a varios de los buques de la armada, pero los restantes se hicieron a la mar, despues de muchos altercados entre Flores, que no queria continuar, y Sarmiento. Entre las islas de Cabo Verde y las costas del Brasil, murieron mas de 150 tripulantes, y en la invernada perecieron otros tantos. En Rio Janeiro construyeron dos casas portátiles que sirvieron mas tarde en el estrecho. En esta escala crecieron las dificultades entre Flores y Sarmiento, separándose en diversos buques. En este estado se dieron a la vela 16 naves. Al primer viento fresco se perdieron el bergantin y la lancha que se llevaba en piezas para armarlas en el estrecho, y que Flores habia hecho unir en Rio Janeiro. La nave *Riola*, de mas de 500 toneladas y 350 tripulantes empezó a hacer agua, y zozobró, pereciendo totalmente. Flores, sobrecojido con esta desgracia, volvió atras hasta el grado 28, en donde se perdió otra nave, la *Santa Marta*.

En la costa del puerto de Don Rodrigo, donde acaeciera este suceso, encontraron los espedicionarios un barco con unos relijiosos que dijeron habian sido robados por tres naves inglesas, las que se dirijian, segun ellos, al estrecho de Magallanes. Pasaron a la isla inmediata de Santa Catalina, en donde se avivaron aun mas las discordias entre Flores y Sarmiento, porque aquel no queria seguir el viaje. Despues de varios alborotos y levantamiento de la jente y de los frailes, Flores hizo esparcir la noticia de que tres de las mejores naves de la escuadra, la *Almiranta*, la *Concepcion* y la *Begoña*, no podian mantenerse, y las dejó con 300 tripulantes para que se fueran al Brasil.

Despues de tantos contratiempos, las naves restantes hicieron vela el 11 de enero de 1583. Al salir, la nave *Proveedora* se perdió en un bajo, sin que nadie la socorriese. En seguida navegaron al Rio de la Plata. En el grado 34 se descubrió una via de agua en la nave *Galeaza*, en que iban Sarmiento y el almirante Rivera. Por esto se celebró junta de comandantes y pilotos en la fragata del General, quien, despues de muchos debates, se conformó con el parecer de Sarmiento que era el de continuar el viaje; «pero prometió se separase al próximo Rio D. Alonso de Sotomayor para emprender el camino por tierra a su gobierno de

Digitized by Google

Chile; esto contra las órdenes de la Corte, que disponian auxiliase antes las operaciones del Estrecho. Separóse con tres Naves en las que llevó muchas municiones, y aun gentes de las de aquel establecimiento, quedando para esta Expedicion solo otras dos y tres Fragatas».

«A principios de Febrero llegaron al Estrecho de Magallanes y empezaron a embocarle con felicidad; pero no ayudados de la marea, se les frustró por dos veces, y a la tercera, levantándose un poco de viento contrario dió todas las velas el General sin fondear, como pudiera, al abrigo del Cabo de las Vírgenes e hizo rumbo al Brasil sin atender a las representaciones de Sarmiento».

«Durante la travesia, en que no quiso aprovecharse de las brisas, que repetidas veces le favorecieron para volver, se separó con otra Fragata, y los tres buques restantes llegaron por Abril al puerto de S. Vicente, donde hallaron las tres Naves que se habian dexado en Santa Catalina; la una barada y abandonada, despues de un combate que tuvo con dos Inglesas. Estas Inglesas eran las mismas que habian despojado a los Frayles, de las quales se perdió una en la Costa y las dos restantes estaban en este Puerto quando aportaron aquellas Castellanas, del que partieron acabado el combate. Tambien salió Sarmiento con las suyas para el Janeyro, y a la salida llegó Diego de Flores, y la otra Fragata a enconar mas las pasadas disputas, pues puso en tierra los pobladores que Sarmiento habia recogido de las tres naves que halló allí, y sin ellos partieron todos para el Janeyro, donde llegaron a principios de Mayo no sin desgracias».

«Hallaron en este Puerto a D. Diego de Alcega con 4 Navios de bastimentos que mandaba Felipe II de socorro: entregolos por cuenta y los despachos para los Gefes, en que se les animaba a la concordia entre sí y llevar al fin la importante empresa, y se les avisaba que se disponian en Francia baxeles para el Estrecho. Flores, resuelto a volverse a España, hizo desembarcar a Pedro Sarmiento y el corto resto de prevenciones que le pertenecian, y publicó su regreso. Estando para executarlo llegó una de las tres Naos, que se separaron con el gobernador de Chile, y dixo se habian perdido las otras: tratóse de carenarla porque venia enteramente desmantelada».

«Partió Flores para España (en junio de 1583) dexando al

Digitized by Google

almirante Rivera con 530 personas en todo para la Expedicion de Sarmiento: éste aderezó los buques, auxilió a la gente como pudo y se hizo a la mar con 5 Naves. Tocó en S. Vicente y salió la vuelta del Estrecho (8 de diciembre de 1583): llegaron con felicidad, embocáronle, pasaron la primera angostura y dieron fondo a 4 leguas de la segunda; pero la fuerza de la marea les rompió las amarras e hizo desembocar hasta dar fondo al socayre del Cabo de las Vírgenes: saltaron a tierra 300 personas y empezaron a alojarse, y sin poder continuar el desembarco un temporal les obligó a levarse y salir al mar. *Los que quedaban fundaron la Ciudad del Nombre de «Jesus» en un Valle inmediato provisto de agua* (5 de febrero de 1583).—Volvieron las Naos, y dadas disposiciones para su alixo, un SO. las forzó a dar la vela, azar que se repitió por quatro veces, corriendo la última hasta los 49°. Vueltos al Estrecho se varó exprofeso, aunque no con inteligencia, la Nao *Trinidad* para sacarle quanto contenia y aprovecharse de su tablazon. Las tres Fragatas en que estaban Diego de Rivera y Anton Pablos, sin órden de Sarmiento, y sin noticiárselo siquiera tomaron una noche la vuelta de España, dexando solo de servicio la nao *Maria*. Se aseguró este buque rastreando las anclas perdidas en las anteriores entradas y Expediciones; y mientras se descargaba la *Trinidad* sufrieron los del nuevo Pueblo un asalto de los Indios, a quienes pusieron en huida».

«Dispúsose que la nao *Maria* continuase hasta la punta de Santa Ana, donde se debia poblar; y aunque por tres veces la marea y el viento le impidieron embocar la primera angostura, y la hicieron correr hasta la mar, consiguiólo al fin. Pedro Sarmiento dando órden en las cosas de la nueva Poblacion, que se adelantaba, partió por tierra en pos del Navio con 100 arcabuceros y rodeleros».

«En el camino, que fué penosísimo por los rodeos y por falta de sustento, hubo un pequeño combate entre Españoles e Indios y los perros des ambas partes: los Españoles perdieron un soldado y salieron heridos 10: los Indios a su Capitan y al fin huyeron. Continuó el camino y las miserias hasta mas de 70 leguas, que por la Costa del Estrecho si se hubiera podido seguir serian apenas 30. Pasado el término de la gente grande hallaron mejor tierra y caza; pero abrumados de trabajos no querian ir

Digitized by Google

mas adelante y se amotinaron de modo que solo pudo sosegarlos la vista del Batel de la Nao *Maria* que ya llegaba a su socorro: en él los rendidos al cansancio y los otros por tierra se juntaron con los del Navio, que estaba surto en un Puerto inmediato, y alegres se contaron recíprocamente las muchas veces que hasta llegar allí estuvieron para perecer unos y otros».

«*Reconocido este parage que creyó el mas oportuno para poblar, tanto por lo que abundaba de caza y pesca, como por estar en la mitad del Estrecho y poderse ir en una marea a la primer angostura, que solo distaba 25 leguas, fundó* (Sarmiento) *con las mismas solemnidades que la primera otra ciudad, que llamó del Rey D. Felipe, y hasta principios de Abril se continuó dándole forma y aumentando sus edificios, entonces todos de madera*».

«Entró el Invierno tan de golpe que en 15 dias no cesó de nevar: se embarcó Pedro Sarmiento con 30 hombres para visitar a los de la Ciudad de Jesus, como se los habia prometido, y entender en fortificar las angosturas. Este dia hubo un eclipse total de Luna, que advierte Sarmiento no estaba calculado, ni notado en las Efemérides trabajada para aquellas partes. Llegó al fondeadero de la primera Ciudad; pero un furioso viento, faltándole la amarra, le hizo salir a la mar y durando mas de 20 dias, le forzó a volverse al Brasil, S. Vicente, y Rio Janeyro, donde llegó con solo media pipa de harina de raices, y con hombres ciegos por el frio, y otros partidos los dedos de los pies. Tanbien aqui estuvo encallada la Nao. Mandó un Barco con harinas para el Estrecho, y él partió a Pernambuco a tomar otros mas grandes que conducir a sus Poblaciones. Proveyóse en efecto, salió para la Bahía con designio de recorrer su Nao: llegó a estar a la vista; pero un recio viento arrojo el Navío a la Costa y le hizo pedazos: lo mismo a los Bateles al llevar la primera barcada a la orilla: y Pedro Sarmiento escapó en una tabla harto maltratado. Volvió a la Bahía, y empezó a rehabilitarse de nuevo, siempre constante en ir al Estrecho; a cuyo fin adquirió un buque de 50 a 60 toneladas, que cargó de armas y de quanto juzgó que allí fuese de servicio: partió de este Puerto, fué al del Espíritu Santo a tomar algunas ropas con el mismo objeto. En todas estas escalas daba cuenta a la Corte de sus acaecimientos. Partió para el Janeyro, de donde habia salido el Barco de socorro para las nuebas Colonias habia un mes; siguióle

Digitized by Google

con igual intento; y estando en los 39° le sobrevino tan fuerte borrasca, que *le parecia que todos los Elementos andaban hechos un ovillo.* Hizo quanto pudo, a costo de sacrificar quanto llevaba, para salvar la Nao, con lo que al cabo de 51 dias arribó al Janeyro, en donde tambien halló de arribada el Barco que habia enviado con harina. Tardó en recorrer su Navío en el que castigó un motin de los que ya no querian obedecer; y pasada enteramente la estacion favorable para la navegacion del Estrecho, tomó la resolucion de volverse a España, y con este designio dió la vela. Tocó en la Bahía: salió para seguir su derrota, y estando entre Terceras fué hecho prisionero por tres baxeles Ingleses, a que por su estado no pudo hacer la menor resistencia, contentándose con la precaucion de echar todos sus papeles al agua: le trataron al principio mui mal; pero averiguado quien era, a él y a un Piloto llevaron a Inglaterra dexando al Barquichuelo con los restantes».

«Despues de haber mudado várias prisiones y Pueblos, le presentaron a la Reyna Isabel, a la que habló, usando ambos del Latin. Pasáronle várias aventuras hasta darle pasaporte para España y un presente de 1000 escudos».

«Partióse de Londres y por Flandes llegó a Paris: tomando la posta, le prendió en Burdeos un Capitan del Vizconde de Bearne, que por las desavenencias que habia en la Comarca entres Católicos y Hereges hacia la guerra a aquellos. Padeció muchas y estrechas prisiones, hasta que Felipe II, despues de la última, de donde salió cano y sin dientes, dió porque le libertasen 6,000 ducados y quatro Caballos. Vino a España, y en el Escorial escribió la relacion circunstanciada de todo (15 de setiembre de 1590). Este fin puso a su infeliz Expedicion al Magallanes Pedro Sarmiento, y con ella cesaron por entonces las de los Españoles, haciéndose todos del dictamen del Duque de Alba, *que quando los Navios no llevasen mas que amarras para sustentarse y no perder lo navegado irian harto cargados.* Mas infeliz suerte tuvieron los pobladoresque quedaron en el Estrecho, cuyos infortunios tocan al viage de los ingleses, que siguió inmediatamente a la espedicion de Drake».

Digitized by Google

CAPÍTULO VI

Los corsarios ingleses

El castigo de Dios.—Entrada de los ingleses en el Pacífico.—Francisco Drake. — Primera espedicion de Tomas Cavendish.—Juan Chidley y Andres Merrick.—Segunda espedicion de Cavendish.—Ricardo Hawkins. —Resultados jeográficos de estas espediciones.

Las dudas e incertidumbres orijinadas por el fracaso de las espediciones posteriores a la de Ladrillero, con respecto al desaparecimiento del estrecho de Magallanes por alguna convulsion volcánica o cualquiera otra causa, vinieron a ser desvanecidas por los atrevidos viajes de los corsarios ingleses, iniciados en 1577 con la espedicion del célebre marino sir Francisco Drake.

Los ingleses (1), que comenzaban a conocer en aquella época sus verdaderos intereses y pretendian echar las bases de una formidable potencia marítima, se aprovecharon de las dificultades que trajo consigo la muerte del Rei don Sebastian y la sucesion al trono, del abandono en que quedaron las Molucas y de lo preocupadas que se hallaban las potencias continentales con los asuntos del Portugal, para lanzar sus buques y marinos tras los descubrimientos de los españoles en el estrecho de Magallanes y en el Grande Océano, y empezar sus famosas correrias que, al par de una pingüe ganancia para sus armadores, trajeron por consecuencia un conocimiento mas perfecto de las tierras y mares de las Indias Occidentales y horizontes mas ámplios para el desarrollo de la hasta entónces incipiente marina inglesa.

La entrada de los ingleses en el Pacífico fué considerada por los españoles de la península y de las colonias americanas, especialmente en Chile y el Perú, como una de las mayores calamidades que hubiera podido caer sobre estas rejiones y como uno de los peligros mas evidentes para las naves que las habian descubierto.

Así, «un caracterizado escritor de aquella época, dice el señor

(1) Vargas y Ponce.

Digitized by Google

Barros Arana en su *Historia Jeneral de Chile*, frai Baltasar de Ovando, que despues fué obispo de la Imperial, escribió en 1605 una *Descripcion del Perú y Chile*, en la que empieza la relacion de la primera entrada de los ingleses o protestantes en el Pacífico, con las siguientes palabras:

«El año 1577, así como en España y toda la Europa pareció « en la misma rejion del aire el mas famoso cometa que se ha « visto en estos reinos (Chile), a los 7 de octubre, con una cola « mui larga que señalaba al Estrecho de Magallanes, que duró « casi dos meses, el cual pareció que por el Estrecho habria de « entrar algun *castigo enviado por la mano de Dios por nuestros « pecados*».

Ese castigo era la entrada de los protestantes o ingleses en el Pacífico, que indudablemente se guiaron por la cola del cometa para reconocer el estrecho de Magallanes perdido para los espedicionarios españoles...

De esta manera juzgaban los españoles de aquella lejana época, la espedicion de sir Francisco Drake y demas que siguieron su ruta.

IX Espedicion, de Francisco Drake (1577-1580).

El jefe de esta espedicion ha sido uno de los mas notables marinos que ha producido la Inglaterra. El caballero Drake habia hecho cuatro viajes a las Indias y se habia batido como un héroe, realizando las empresas mas árduas y peligrosas. Habia jurado un odio eterno a los españoles por las crueldades de Felipe II contra algunos prisioneros ingleses, y por las luchas relijiosas del siglo XVI, que tanto apasionaban los espíritus (2).

La Reina Isabel protejió a Drake y le dió su consentimiento para la empresa que deseaba llevar a efecto en América; pero sus protectores reales fueron unos cuantos negociantes y armadores que buscaban beneficios de la empresa.

Drake aprestó con gran misterio su escuadra de cinco navios, el mayor de los cuales tenia 100 toneladas, tripulados por 164 personas, divulgando que iba con destino a Alejandria, a fin de

(2) Barros Arana.

Digitized by Google

despistar a los españoles. Partió de Plymouth el 13 de diciembre de 1577, llegando en el mes de abril al Rio de la Plata y dando fondo en el puerto de San Julian. Aun permanecian en esta bahía los patíbulos erijidos por Magallanes para conservar su autoridad, y el mismo Drake los empleó para castigar a Thomas Donghtie, que habia pretendido amotinar a la jente para volverse a Inglaterra, en vista de las dificultades de la espedicion.

Continuó Drake su viaje al estrecho y antes de embocarlo, el 20 de agosto de 1578, se le separaron dos de las cinco naves que componian su escuadrilla, como muestra de que la rebelion de Donghtie habia prendido en su equipaje y que su castigo no habia sido bastante para estirparla. Esas dos naves regresaron a Inglaterra. Con las tres restantes, Drake siguió su viaje por el estrecho con rara felicidad. El 24 tocó en una isla a que dió el nombre de *Isabel*, en recuerdo de su soberana y protectora. Allí renovó sus provisiones continuando en seguida su viaje al grande océano.

El 6 de setiembre desembocó la escuadrilla el estrecho de Magallanes, despues de 16 dias del viaje mas feliz y mas rápido que se hubiera hecho en aquella angostura en que los marinos españoles, sus predecesores, habian sufrido tantas calamidades. Pero esa suerte no debia acompañarla en los dias siguientes. Apenas entró en el Pacífico, una gran tormenta, que duró casi dos meses, estuvo a punto de concluir con los espedicionarios ingleses. Uno de los buques de la escuadrilla se perdió totalmente; otro, el que mandaba Winter, logró volver a embocar el estrecho y dar su vuelta a Inglaterra (3). Solo quedó el navio de Drake, la *Pelican*, que aquel le habia cambiado su nombre en el estrecho por el de *Golden Hind*.

La nave de Drake fué arrastrada mucho mas al sur del estrecho por la fuerza de la tormenta, llegando hasta el grado 55. La suerte le deparó numerosas islas e islotes en donde pudo

(3) Argensola dice que al llegar Winter a Inglaterra e impuesta la Reina de lo sucedido, mandó ahorcar a aquel capitan por haber abandonado a su jefe, reservando la ejecucion para cuando éste volviese. Drake se empeñó mas tarde con la Reina para que perdonase a Winter, quien habia vuelto, dijo, porque creia que sus compañeros habian perecido.

Digitized by Google

encontrar refujio a las furias de aquella prolongada tormenta. «Drake y sus companeros (4) reconocieron algunas de las numerosas islas que circundan la estremidad austral del continente y seguramente llegaron hasta el cabo de Hornos; pero las noticias que han consignado los diarios de navegacion, no bastan para trazar exactamente su itinerario ni la estension de estas esploraciones, que por esto mismo las ciencias jeográficas no pudieron aprovechar por aquel entónces».

«Drake y sus compañeros anunciaron claramente sus descubrimientos, revelando que al sur del estrecho de Magallanes no existia, como se habia creido, un continente austral, sino archipiélagos e islas, mas allá de los cuales se estendia el mar libre y abierto. Pero estos informes no fueron creidos y en los mapas de la época siguió trazándose por muchos años aquel mismo continente. El padre José de Acosta, que publicaba en 1590 su célebre *Historia natural y moral de las Indias*, manifiesta que conocía los informes y noticias suministradas por Drake, pero creia «que la verdad no estaba averiguada».

En 1628 se publicó en Londres una relacion minuciosa de todas las noticias acerca de esta espedicion de Drake, bajo el título de *The world encompassed by Sir Francis Drake*, en la que se afirmaban los anteriores datos y se daba una cuenta cabal de todos los descubrimientos hechos y de todas las peripecias de tan célebre cuanto atrevido viaje.

El resto del viaje de Drake, desde que capeó el temporal en los archipiélagos e islas de la costa occidental de la Tierra del Fuego, no cabe dentro de los límites de este trabajo. Solo diremos que el 30 de octubre, Drake se lanzó al norte a desafiar a la escuadra española con un buque de 100 toneladas, saqueando a Valparaiso, apresando barcos y sembrando el espanto entre los españoles de Chile y del Perú.

Durante nueve meses, Drake hizo un corso tan feliz como fructífero, pues levantó un inmenso botin; llegó hasta California, descubriendo esas tierras, y volvió a Inglaterra el 3 de noviembre de 1580 por el cabo de Buena Esperanza, a contar sus hazañas y descubrimientos que fueron el asombro de la Inglaterra (5).

(4) Barros Arana.
(5) Vargas y Ponce.

Digitized by Google

X Espedicion, 1.ª de Thomas Cavendish. (1586-1588).

La fama y las riquezas (6) que adquirió Drake con su viaje, estimularon a Thomas Cavendish (mas conocido con el nombre de Candish), a emprender otro semejante. Armó a sus espensas tres navios, el mayor de los cuales no tenia 100 toneladas, que llevaban 123 personas, con los cuales salió de Plymouth el 21 de julio de 1586 en direccion a las Indias Occidentales, con el designio de abatir las colonias españolas del Pacífico y de hacer cuanta presa fuera dable.

Despues de tocar en Sierra Leona y de destruir una aldea de negros en la costa de Africa, aportó a las islas de Cabo Verde, el 10 de setiembre del mismo año. Reconoció en seguida las costas del Brasil por el grado 47 y llegó a un puerto que llamó Deseado, por el nombre de uno de sus buques, el *Desire*, en donde tuvo una refriega con los patagones.

El 3 de enero de 1587 zarpó de puerto Deseado, y barajando la costa, montó el cabo de las Vírjenes en donde tuvo que soportar una tempestad que duró 70 horas. El 6 del mismo mes embocó el estrecho y fué reconociendo su costa setentrional. Cerca del establecimiento de Jesus, fundado por Pedro Sarmiento de Gamboa, divisó Cavendish unas grandes fogatas, y habiendo enviado una embarcacion para saber lo que era, los ingleses recojieron a uno de los españoles que aun quedaban vivos en aquel intento de colonizacion.

Este individuo, llamado Thomé Hernández, refirió lo sucecido en toda la espedicion hasta la ida de Sarmiento, y añadió: «que habiéndose él quedado en la Ciudad de D. Felipe, al cabo de dos meses llegó por tierra la gente de la otra, que contó lo acaecido a Sarmiento. No pudiendo alimentarse todos, determinó Biedma (o Viedma), que era el Gefe, volviesen 200 a la pri-

(6) Fueron tantas las riquezas que pilló Drake, que el señor de Vachelles, traductor de un diario de su viaje en 1613, asegura en la dedicatoria, que en regalos a la Reina y otros señores de la Corte, dió aquel marino una gran cantidad de escudos; y Bouganville afirma que el navio *Pelican*, en que aquel hizo su atrevida espedicion, fué cuidadosamente conservado en Depfort con una honrosa inscripcion en el palo mayor para recordar sus hazañas.

Digitized by Google

mera Ciudad del Nombre de Jesus por si embocaba algun Navío, pedirle socorro, quedándose él con los demas pobladores. Pasado este Invierno y entrado el siguiente, a causa de que la gente se iba muriendo de hambre, determinó Biedma embarcarse con 50 que quedaban en dos Barcos que construyó al intento: perdióse el uno en los arrecifes de la Punta de Santa Brígida, y no cabiendo todos en el otro, se volvió Biedma con 20, dexando 30 con Hernandez, a que mariscasen en aquella playa para poderse sustentar. Pasado este segundo Invierno, se juntaron los de ambas divisiones en número de 15 y 3 mugeres, pues los demas habian perecido de hambre, y se dirigieron a la primera poblacion, hallando en su tránsito muchos cadáveres de Españoles. Pasada la Punta de S. Gerónimo descubrieron tres Navíos que venian corriendo un tiempo (eran los de Cavendish): se hicieron recíprocas señales y en un Batel llegó el Comandante. Oidas estas lástimas quedóse con Hernández, y dixo a los que le acompañaban fuesen a los otros para decirles que allí lo esperaba».

«Pero llegado a su Navío, aprovechándose del tiempo favorable, siguió sin aguardar la direccion del Estrecho. En la isla de los Patos hizo mui buena provision de ellos: dió fondo en la Ciudad de D. Felipe, que denominó *Puerto de la Hambre*: hizo agua y leña aprovechándose de la ruina de aquella poblacion: esperó para tomar su Artilleria, ya que no habia esperado para salvar sus míseros habitantes. Dió la vela y pasó con alguna detencion lo que quedaba del Estrecho (7): padeció borrascas, y en los 45° se le separó un Navío. Tocó en la Isla de Santa Maria que fué la primera tierra que vió: aquí se le reunió el Navío separado: proveyéronse de vitualias, y no habiendo podido tomar por la cerrazon a Valparaiso, que era a donde se dirigian, se hallaron sobre el Puerto Quintero, donde se mostraron 3 Españoles a reconocerles. Quisieron engañarles por medio de Hernandez; pero éste dixo quiénes eran, y se lo ocultó a Cavendish, por lo que mandó gente para hacer bastimentos con el mismo

(7) El 14 de enero de 1587 la tripulacion dobló el cabo Freward (porfiado, pertinaz) con grandes dificultades por los vientos reinantes. El 24 de febrero penetró Cavendish en el Pacífico, demorando 53 dias en atravesar el estrecho.

Digitized by Google

Thomé Hernandez, dándole ocasion de huirse a los suyos, que prevenidos por él dieron sobre los Ingleses, matando 12 y prendiendo 9, de los quales tratándolos como Piratas se ahorcaron seis».

No habria para qué seguir el corso de Cavendish a lo largo de la costa del Pacífico, hasta que volvió a Inglaterra en 1588 por el cabo de Buena Esperanza, y si hemos entrado en los anteriores detalles ha sido tan solo para dar a conocer el término desastroso de la primera colonizacion del estrecho de Magallanes.

XI Espedicion, de Juan Chidley y Andres Merrick (1589-1591)

Tras de Cavendish, y siguiendo siempre las aguas de Drake, cuyo corso habia dado tan buenos frutos, se organizó una nueva espedicion, equipada y armada a espensas de un individuo llamado Juan Chidley, que buscaba tesoros y presas mas o ménos fáciles al dirijirse por el estrecho de Magallanes al Pacífico.

La espedicion de Chidley constaba de cinco naves, dos de las cuales eran enormes para esos tiempos, pues median 300 toneladas, y llevaba a su bordo 400 tripulantes. El 5 de agosto de 1589 salió esta espedicion del puerto de Plymouth. En la costa de Berbería se dispersó la escuadrilla y solo una, la *Delygth* (la *Delicia)*, con 91 hombres de tripulacion, continuó su viaje al mando de Andres Merrick (8).

Con la esperanza de reunirse con sus compañeros, el capitan Merrick se dirijió a puerto Deseado, en las costas orientales de la Patagonia. Permaneció allí 17 dias sin encontrar a ninguno de los buques que buscaba, resolviendo entónces continuar su viaje. El 1.° de enero de 1590 penetró en el estrecho, deteniéndose algunos dias en algunos puntos que le permitieron renovar sus provisiones. En esta operacion perdió un bote tripulado por 19 hombres.

A pesar de este contratiempo, no desistió Merrick de su arriesgado intento y continuó su viaje. Al llegar al punto en que se

(8) Parece que las demas naves volvieron a Inglaterra despues del fracaso en las costas de Berbería, sin atreverse a seguir la campaña. Vargas y Ponce dice que Chidley naufragó en las costas de Normandia.

Digitized by Google

habia fundado la ciudad del Rey Don Felipe, encontró allí un español hambriento y estenuado, último resto de la desgraciada colonizacion emprendida por Sarmiento, al cual tomó a su bordo. En otra ocasion mandó Merrick 7 hombres a tierra, siendo asesinados por los indíjenas. Trató en seguida de seguir su derrota, pero un tejido de aventuras y desgracias se lo impidió.

Con todo, alcanzó a doblar el cabo Froward. Los vientos y tempestades lo rechazaban siempre de su acercamiento al Pacífico. En esta lucha diaria perdió tres anclas y 30 hombres. El resto de la tripulacion se impuso a Merrick, manifestándole que era vano intento querer seguir adelante. Accedió éste, dando la vuelta a Europa. El 30 de agosto llegó la *Delicia* a Cherburgo (Francia), con 6 hombres de tripulacion, de los 91 con que habia partido.

Se comprende que esta desgraciada espedicion no dejara otras huellas de su viaje al estrecho, que los ecos de sus terribles sufrimientos (9).

XII Espedicion, 2.ª de Tomas Cavendish.—John Davis. (1591-1593)

El botin alcanzado en su primera espedicion, estimuló a Thomas Cavendish a emprender un segundo viaje al mar del sur. Al efecto, equipó cinco naves con las cuales partió de Plymouth el 26 de agosto de 1591, en direccion al estrecho de Magallanes.

Despues de una série de contratiempos, enfermedades, sublevaciones de la tripulacion y borrascas esperimentadas desde las islas Canarias hasta las costas del Brasil y del Rio de la Plata, los buques espedicionarios, que se habian separado, lograron reunirse en puerto Deseado. En seguida salieron en busca del estrecho, el cual embocaron con felicidad, llegando hasta el puerto del Hambre, en donde padecieron bastante los espedicionarios por la falta de bastimentos y por el frio. La tripulacion se negó a seguir viaje, amotinándose y obligando a Cavendish a regresar al Brasil. En esta travesía perdió dos buques, otro se

(9) Los accidentes de este viaje han sido consignados en una relacion escrita por William Magoths, de Bristol, compañero de Merrick en la espedicion, y uno de los seis individuos que tuvieron la fortuna de regresar a Europa. Ha sido igualmente publicada en el tomo III de la coleccion de Harkluyt.

Digitized by Google

separó durante una borrasca, quedando solo el que montaba el jefe, que llegó a San Vicente. Aquí se le juntó el buque que se habia separado, le dejó sus enfermos y heridos y lo abandonó otra vez llevando consigo los médicos de la espedicion.

Volvió Cavendish a intentar el paso del estrecho, pero de nuevo se sublevó su tripulacion, obligándolo a volver. Algunos historiadores creen que Cavendish murió en el estrecho o en la travesía, y otros que fué asesinado; pero el hecho es que no regresó a Inglaterra ni se supo mas de él.

El buque de Cavendish, que se le separó en San Vicente, era mandado por John Davis. Despues de capear el temporal, Davis volvió al sur con el designio de continuar las correrias de su jefe y obtener para sí la gloria de los descubrimientos y el botin de las presas. Los vientos y borrascas lo llevaron hasta descubrir las islas Falkland, o Malvinas, el 14 de agosto de 1592, de las cuales tomó posesion a nombre de Inglaterra. En seguida puso proa al continente, logrando embocar y reconocer el estrecho con rara felicidad. Hizo varias tentativas para entrar en el mar Pacífico, pero lo furioso de los temporales en el cabo Pilar, se lo impidió.

Tras de penosas aventuras, Davis regresó a Europa, llegando al puerto de Bearhaven, en Irlanda, el 11 de junio de 1593, con solo 16 compañeros de 76 con que habia partido en busca de gloria y riquezas que no obtuvo, escepto el casual descubrimiento de las islas Falkland.

XIII. Espedicion, de Sir Ricardo Hawkins. (1593-1594).

Sir Ricardo Hawkins, caballero de 35 años de edad, hijo de uno de los mas ilustres marinos de Inglaterra, equipó a su costa dos navíos y una pinasa, el mayor de los cuales tenia 500 toneladas y 32 cañones, para emprender un viaje al estrecho de Magallanes.

Los historiadores españoles atribuyen a esta espedicion fines enteramente comerciales y piráticos. Sin embargo, ha podido comprobarse que esta espedicion, que era protejida por la Reina Isabel, tuvo objetos mas nobles. El mismo Hawkins, en la historia de su espedicion, dice que su propósito «era hacer un perfecto descubrimiento de todas aquellas partes adonde llega-

Digitized by Google

se, con sus lonjitudes, latitudes, la configuracion de sus costas, sus puertos, ciudades y pueblos».

La Reyna Isabel misma bautizó a la nave almirante que montaba Hawkins, con el nombre de *The Dainty* (*La Linda*).

Salió la espedicion de Plymouth el 13 de junio de 1593. Mas de tres meses demoró en la travesía hasta las islas Canarias, por efecto de continuos temporales y por la mala calidad de su jente. En Cabo Verde, así como al pasar la línea, perdió como la mitad de la tripulacion. En el mes de octubre se halló en el puerto de Santos (Brasil) en busca de víveres, y como no pudiera obtenerlos comercialmente, se apoderó de un buque portugues que iba cargado de muchos artículos de primera necesidad. Allí quemó una de sus naves, que se hallaba en mal estado, y ademas, por la falta de jente. La otra, que mandaba Ricardo Tharlton lo abandonó, así como ántes este mismo capitan habia abandonado a Cavendish, volviéndose a Inglaterra.

Hawkins no se desanimó con estos contratiempos, y continuando su viaje con la *Dainty*, llegó el 2 de febrero de 1594 a las islas Malvinas, de las cuales tomó posesion, creyéndose su descubridor, pues no tenia conocimiento del viaje y descubrimiento de Davis. En seguida, haciendo rumbo al Oeste, embocó el estrecho el 19 de febrero, atravesándolo en 40 dias. El 29 de marzo se hallaba en el Pacífico despues de grandes contratiempos sufridos en la travesia. Tocó en Valdivia y en las islas de la Mocha y de Juan Fernández. En Valparaiso, apresó Hawkins los buques españoles que estaban allí, y continuó sembrando la desolacion en las costas de Chile y del Perú, hasta que una escuadra organizada en el Callao salió en su busca y lo apresó en las costas cercanas al Ecuador.

Es digno de observar que todos estos viajes de los primeros corsarios ingleses en el Pacífico, que no tuvieron en su oríjen, por lo jeneral, ideales o propósitos de un órden superior, sino un deseo comercial o de lucro, hayan dejado, sin embargo, una huella bastante luminosa en el progreso de la jeografía y hayan ejercido una influencia poderosa en el desarrollo de la navegacion y de los futuros descubrimientos.

Desde luego, el atrevido viaje de Drake sirvió para destruir la especie que habia tomado tanto crédito en España como en Chile y el Perú, acerca del desaparecimiento del estrecho de

Digitized by Google

Magallanes por alguna convulsion volcánica o por cualquiera otra causa. En seguida, la publicacion de dicho viaje y del de Cavendish, vino a probar que los jeógrafos y cartógrafos españoles estaban en un error al presentar como un continente las tierras que se entendian al sur de aquel estrecho.

Es curioso seguir (10) en estas viejas relaciones y en los mapas que los acompañan, el progreso lento pero constante de la jeografía y de la hidrografía. Una relacion de los viajes de Drake y de Cavendish, publicada en holandes por Cornelius Clarz, — Amsterdan, 1598,— contiene un mapa de la estremidad austral de la América, en que están trazados los derroteros de esos dos navegantes.

Era entónces creencia jeneral que el estrecho de Magallanes separaba la América de un vasto continente austral que debia estenderse hasta el polo. Pero como estos viajeros comunicaban noticias diferentes, segun las cuales, las tierras del estrecho eran muchas islas grandes y pequeñas, el autor de la carta colocada en aquella edicion, puso muchas islas de mera invencion en lugar de la Tierra del Fuego, y al sur de ellas, mas o ménos donde está el cabo de Hornos, la pequeña isla a que Drake habia dado el nombre de Isabel, la cual, como sabemos, está situada en el estrecho de Magallanes. Como seis grados mas al sur de estas islas el dibujante colocaba el continente austral (11).

(10) Barros Arana.

(11) Ademas de las obras citadas, pueden consultarse sobre estas espediciones los siguientes libros:

The prosperous voyage of Mr. Candish (Cavendish), *Erq. etc. Firts volume of Navigantium at Itinerantium Bibliotheca*, y *The last and disasterons voyage of that famous navigator Mr. Tho. Candish*, de la citada biblioteca.

—Don Diego Barros Arana dice en su *Historia Jeneral de Chile*:

«La primera noticia que se tuvo del viaje de Cavendish fué una corta reseña publicada con las iniciales N. H. y con el título de *Worthy and famous voyage of Master Thomas Candish*, en 1589, en el tomo III de la coleccion de Harkluyt, (*Collection voyages and navigations*) donde solo ocupa cuatro grandes pájinas, de 809 a 813. Es una relacion rápida y sumaria, insuficiente para dar una idea exacta de esa campaña. Pero en 1600, al reimprimirse esa misma coleccion de Harkluyt, se insertó otra mucho mas estensa y completa, escrita por Francis Pretty, uno de los que hicieron la campaña naval con Cavendish. Esta relacion forma la mejor fuente de informaciones acerca de

Digitized by Google

A pesar de todo, estas nociones no alcanzaron mucho crédito por entónces, y los mapas posteriores, hasta la espedicion de Schouten y Le Maire, siguieron dibujando el estrecho de Magallanes con algunas islas pequeñas, pero cerrado al sur por aquel continente austral imajinario.

---

esa espedicion. Las tablas de latitudes, anclajes, sondajes y otras indicaciones, son la obra de Thomas Fuller, piloto del *Desire*.

Otras noticias se pueden tener en relaciones modernas, como en la historia de Burney, en el libro del jeógrafo aleman J. G. Kohl, y en algunas biografías de Cavendish, como la que lleva por título: *Lives and voyages of Drake, Cavendish and Dampier*.

Algunos escritores y poetas españoles han contado tambien la espedicion de Cavendish pero con datos incompletos.

—Sir Richard Hawkins escribió la historia de su espedicion en un volúmen que lleva por título: *The observations of Sir R. Hawkins Knight, in his voyage into the South sea*, con 169 pájinas en folio, impreso en Londres en 1622, el mismo año de la muerte de su autor. Este libro habia llegado a ser mui raro, pero en 1857 fué reimpreso en Londres. Es una relacion difusa y de poco mérito histórico y jeográfico.

Digitized by Google

CAPÍTULO VII.

Viajes de los holandeses

Las compañias holandesas inician el comercio con el Oriente.—La primera espedicion.—Jacobo Mahu.—Simon de Corders.—Espedicion de Oliverio Noort.—Viaje del almirante Spilberg.—Descubrimiento del cabo de Hornos.—Espedicion de Schouten y Le Maire.—Diversos descubrimientos.—Espedicion de Jacobo de L'Hermite.—Enrique Brouwer.

El oríjen de las espediciones holandesas al estrecho de Magallanes y el océano Pacífico, debe buscarse en el afan con que los emprendedores y hábiles gobernantes de la Holanda, pretendieron encontrar los medios para subvenir a las necesidades del pais despues de la guerra de la independencia. Como la Holanda no contaba aun con marina de guerra, suficientemente poderosa para ausiliar a sus naves mercantes, hubo de auxiliar a las empresas particulares que se formaron para buscar en los mares de la China y en las Molucas, lo que no podian obtener en Europa.

Pretendieron al principio estos comerciantes y armadores, hacer sus espediciones por el cabo de Buena Esperanza, pero viendo que su primera tentativa habia salido frustrada, pensaron en la ruta del estrecho de Magallanes a fin de conseguir su intento.

«Al efecto (1), algunos comerciantes de Rotterdam, bajo la direccion de uno de ellos llamado Baltasar Moucheron, organizaron una asociacion conocida con el nombre de éste, o con el de «Compañia de Magallanes». En 1598 esa compañia equipó cinco naves para llevar a cabo su primer viaje. Uno de los socios, llamado Jacobo Mahu, debia mandar la espedicion. Aunque su objeto era esencialmente comercial, los empresarios equiparon sus naves militarmente para ponerlas en estado de resistir un combate contra los buques españoles, y para ejercer en las posesiones de éstos las hostilidades que pudieran convenir. Con este propósito embarcaron un armamento considerable de caño-

(1) Barros Arana.

Digitized by Google

nes y arcabuces, municiones tan abundantes como variadas, y 547 hombres entre pilotos, marinos y soldados. Las naves cargaron ademas una gran cantidad de mercaderias europeas que debian servir para los cambios comerciales».

Así se organizó la primera espedicion de los holandeses de que vamos a dar cuenta.

XIV Espedicion, de Jacobo Mahu.—Simon de Cordes. (1598-1600).

Este primer viaje de los holandeses al estrecho de Magallanes, se inició el 27 de junio de 1598. La escuadra, compuesta de cinco naves de 500 a 150 toneladas, zarpó del puerto de Goeree con rumbo a las Indias Occidentales. Cada una de estas naves fué bautizada con nombres tan simbólicos como los de *Fé*, *Esperanza*, *Caridad*, *Buena Nueva* y *Fidelidad*, que no correspondieron a ellos, pues la espedicion, como se verá, tuvo un fin verdaderamente desastroso.

En la noche del 23 de setiembre, estando la escuadra al frente de las costas de Guinea, falleció de escorbuto el almirante Jacobo Mahu, sucediéndole en el mando, el vice-almirante Simon de Cordes, rico comerciante de Amsterdam, enérjico, animoso y con grande ascendiente en la tripulacion. Bajo las órdenes de este jefe, los holandeses penetraron en el estrecho de Magallanes en la tarde del 6 de abril de 1599, despues de cerca de diez meses de navegacion en que no escasearon los padecimientos y las aventuras (2).

Apesar de los frios y vientos reinantes, los espedicionarios avanzaron resueltamente en el estrecho, hasta que echaron ancla en una espaciosa bahía situada en la costa del norte, donde hallaron tres islas pequeñas y un regular fondeadero (3).

(2) Para hacer este estracto nos valemos de la historia de Vargas y Ponce tantas veces citada y de la *Historia Jeneral de Chile* de don Diego Barros Arana.

(3) No es fácil fijar con certidumbre cuál fué la bahía en que estuvieron fondeados los holandeses, pero debe ser la de Galan o la de Gaston, situadas ambas a corta distancia en la costa sur de la península de Brunswick, al noroeste del cabo Froward. Las cartas inglesas dan desde el siglo pasado el nombre de Cordes a la bahia de Gaston de los españoles, como puede verse en los escelentes mapas que acompañan el viaje del comodoro Byron (1755).

Digitized by Google

Los holandeses dieron a ese lugar el nombre de bahia de Cordes, y allí permanecieron hasta el 23 de agosto a causa de los vientos contrarios, a pesar de que el piloto Adams, declara que tuvieron vientos favorables que no quiso aprovechar el almirante para salir del estrecho.

La estacion de invierno, dice el historiador de la espedicion, hacia que las tripulaciones sufriesen mucho. Murieron mas de 100 hombres, y entre otros, Jurien van Bockholt, capitan de una de las naves, a quien sucedió Baltasar de Cordes, hermano del jefe espedicionario. Las tempestades eran frecuentes, y algunas tan violentas, que algunos de los buques cortaron sus cuatro anclas. Ademas, el hambre se mezclaba a estos sufrimientos, los tripulantes comian las raices crudas que encontraban en los desembarcos que hacian para recojer leña y hacer provision de agua dulce. La falta de vestuario y los contínuos ataques de los salvajes contribuian a hacer mas penosa la situacion.

Sin embargo, los jefes no se desalentaron y se mantuvieron firmes en sus planes. El 23 de agosto levaron anclas con viento favorable, pero luego se les contrarió, obligándolos a retroceder hasta otro puerto grande, situado mas al sur (4), donde permanecieron cuatro dias. En esta bahía fundaron una órden de caballeria, o cofradia, para perpetuar «la memoria de un viaje tan estraordinario y peligroso, en un estrecho que ninguna otra Nacion habia emprendido pasar con tantos y tan grandes buques». Entre varios capítulos que debian observar los «caballeros», era uno: «esponer libremente su vida y hacer todos sus esfuerzos para que las armas holandesas triunfasen en el pais en donde el Rey de España sacaba tantos tesoros empleados por tantos años en hacer la guerra y oprimir a los Paises Bajos». A esta órden se le dió el nombre del: *Leon Desencadenado*, y al lugar en que estaban, el de bahía de los «Caballeros», dejando en él una tabla conmemorativa que mas tarde fué destruida por los indios.

Despues de convertir la chalupa del almirante en pinaza, esto

---

Esta designacion, fundada en la concordancia que hai entre ese lugar y la breve descripcion que se halla en el libro de Jansz, *Recueil des voyages*, es causa de que haya sido adoptada por los hidrógrafos modernos, segun puede verse en la magnífica carta del estrecho del capitan Mayne. (Barros Arana).

(4) Bahia Solano, de los españoles, o puerto Holanda de los ingleses.

Digitized by Google

es, en una embarcacion que podia navegar a vela o remo, continuaron viaje. Al anochecer del 3 de setiembre penetraron felizmente en el Pacífico, y durante los tres primeros dias tuvieron vientos favorables; pero luego sobrevinieron grandes tempestades que dispersaron completamente la escuadrilla.

Solo la *Fé* y la *Fidelidad* pudieron volver, despues de muchos sacrificios, a embocar el estrecho, dando fondo en algunas bahías, y separándose en seguida para no volverse a ver jamas. La *Fé*, al mando de Sebastian Van Weert, se dirijió a la bahía de Cordes en donde encontró la segunda espedicion holandesa al mando de Oliverio Van Noort, de que daremos noticia en seguida. Van Noort socorrió a sus compatriotas de la mejor manera que pudo y convino con ellos continuar la espedicion. En efecto, la *Fé* navegó en conserva con los buques de Noort durante algunos dias; pero, en seguida, no pudiendo doblar un cabo que habia en la costa sur del canal, se separó de la flota de aquel, permaneció como un mes en el estrecho, haciendo provision de «pájaros niños» para el mantenimiento de su jente, y dió rumbo al oriente para volver a Europa. Por fin, despues de 25 meses de fatigas y sufrimientos de todo jénero, Van Weert entraba al puerto de Goerce con solo 36 de sus compañeros, el 13 de julio de 1,600.

Del otro buque, la *Fidelidad*, parece que se dirijió a las Molucas en donde fué apresado por los portugueses.

En cuanto al navío, *Caridad*, que mandaba Jerardo Van Beuningen, quien desempeñaba, ademas, el cargo de segundo jefe de la flota, llegó a la isla de la Mocha, en donde el jefe desembarcó con 26 hombres, a todos los cuales dieron muerte los indíjenas. El resto de la tripulacion decidió seguir viaje a isla Santa Maria para encontrarse, segun sus esperanzas, con el resto de los buques. La *Caridad* sufrió talvez algun naufrajio, pues no se ha tenido otra noticia de este barco.

El navío *Esperanza*, que mandaba Simon de Cordes, llegó al archipiélago de los Chonos. En un desembarco que hizo en una de sus islas, Cordes fué muerto con 23 de sus compañeros. Despues de este sangriento desastre, la *Esperanza* siguió viaje a la isla de Santa María, elejida por el jefe como punto de reunion al salir del estrecho. En seguida se dirijió al oriente, lle-

Digitized by Google

gando al Japon con solo 14 hombres, que abandonaron el buque, entre ellos el piloto Adams.

La *Buena Nueva*, al mando del piloto holandes, Dirick Gherritz, de gran fama por sus conocimientos náuticos, fué arrastrada por los vientos «hasta la latitud de 64° al sur del estrecho, donde los navegantes vieron una tierra alta, con montañas cubiertas de nieve como el pais de Noruega». Esa tierra era una de las islas del archipiélago conocido mas tarde con el nombre de Shetland austral (5).

Cuando el tiempo hubo mejorado, la *Buena Nueva*, impulsada por los vientos de primavera, se dirijió a las costas de Chile, y en Valparaiso fué apresada por los españoles y conducida al Callao.

En cuanto a la *Pinaza*, fué apresada por los indíjenas de una isla que encontraron los espedicionarios a los 16° de la latitud norte.

«Tal fué el destino de la órden de caballeria que se erijió en las 52° de latitud», dice Vargas y Ponce con bastante gracia, pero con poca justicia, pues los esfuerzos, las penalidades y sufrimientos de aquellos marinos, merecian un recuerdo histórico mas sério y mas desapasionado.

XV. Expedicion, de Oliverio Van Noort (1598-1601).

Casi el mismo tiempo que la espedicion anterior, otra compañia holandesa, de que era jefe Pedro Van Beveren, comerciante de Rotterdam, preparaba una nueva espedicion al estrecho. Esa compañia equipó cuatro naves, dos de ellas de gran porte: el *Mauricio* y el *Enrique Federico*, y las otras dos, simples yates o buques menores; y puso a su bordo 248 hombres bien

(5) La noticia del descubrimiento jeográfico hecho por Dirick Gherritz fué consignada en el *Recueil des navigations de l'estroit de Magellan*, publicada en Amsterdam en 1622 como apéndice de la traduccion francesa de la descripcion de las Indias de Antonio de Herrera. Sin embargo, pocos jeógrafos daban crédito a este descubrimiento, cuando mas de dos siglos despues fué confirmado de la manera mas satisfactoria. En 1819, un marino ingles apellidado Smith, capitan de una nave mercante que viajaba entre

Digitized by Google

provistos de armas y municiones. El mando de esa pequeña flota se confió a Oliverio Van Noort, antiguo marino, que vivia retirado en aquella ciudad.

Esta espedicion salió el 13 de setiembre de 1597 del puerto de Goeree. Al pasar por Plymouth, contrataron a un piloto ingles llamado Mellish, que habia dado la vuelta al mundo con Cavendish. De ese puerto se dirijieron a la isla del Príncipe, en donde los portugueses mataron al piloto, a un hermano del jefe y a varios otros, lo cual ha sido uno de los oríjénes del odio profundo que ha existido entre Portugal y Holanda.

Van Noort siguió viaje a las costas del Brasil, corriendo durante un año las mas estrañas aventuras, atacando los buques y establecimientos portugueses. En una de esas correrías se vió obligado a abandonar uno de sus buques menores, que hacia agua por todas partes. El 20 de setiembre de 1599, tocó en puerto Deseado, en la costa oriental de la Patagonia, para renovar las provisiones con una cantidad considerable de «pájaros niños» que conservó en sal. Allí murió de escorbuto uno de sus capitanes, y habiendo bajado a tierra algunos tripulantes, tres fueron asesinados por los patagones. Por fin, el 24 de noviembre, despues de varias tentativas infructuosas, penetró en el estrecho, siguiendo los canales en busca de un paso hácia los mares del sur.

La navegacion del estrecho de Magallanes para las naves de Van Noort, ofreció las mayores dificultades, que han sido minuciosamente contadas por el historiador de la espedicion, así como le merecieron todo jénero de observaciones la naturaleza de las costas y las costumbres de los indíjenas (6). En una isla

Montevideo y Valparaiso, fué llevado por vientos contrarios y avistó aquellas islas de que dió noticia bastante cabal. Esploradas en seguida por otros marinos, por Barnsfield y por Weddell, sobre todo, recibieron el nombre de Nueva Shetland o Shetland del sur. En febrero y marzo de 1838, el marino frances Dumont D'Urbille, las reconoció con mas prolijidad y las describió en su célebre *Voyage and pole sud*, en donde ha publicado una carta hidrográfica del archipiélago que por primera vez descubrió Dirick Gherritz. —Barros Arana.

(6) La relacion del viaje de Oliverio Van Noort fué publicada en holandes en 1601, en Amsterdam, y traducida despues a varios idiomas. La traduccion francesa, que es la mas conocida, tiene por título: *Description du pénible voyage fait a l'entour de l' univers o globe terrestre par S. Ollivier*

Digitized by Google

que llamaron Talck, y que seguramente es la Santa Maria de las cartas modernas, los holandeses trabaron combate con los indíjenas, matándoles mas de 40. Mas adelante, al salir del estrecho; a fines de febrero del año 1600, Van Noort sometió a juicio al segundo jefe de la espedicion, llamado Jacobo Van Claasz, por haberse insubordinado, condenándolo a ser abandonado en aquellas soledades. «En cumplimiento de esta sentencia, dice la relacion holandesa, Van Claasz, fué llevado a la ribera el 26 de febrero (1600) en una chalupa, con un poco de pan y de vino, alimentos que no podian prolongar su vida mui largo tiempo, de modo que era preciso que en pocos dias mas muriese de hambre o que fuere cojido y comido por los salvajes».

El 16 de diciembre se encontró Van Noort, como ya se ha dicho en la espedicion anterior, con el buque la *Fé* de Simon Cordes. Se sabe cómo se separó la *Fé*, despues que habia convenido con Van Noort continuar viaje en conserva. En cuanto a la escuadrilla de este jefe, entró al grande océano el 29 de febrero. El 14 de marzo se perdió de vista el *Enrique Federico*, que montaba el vice-almirante Pedro Van Lint, y sin duda naufragó, pues no se supo mas de él ni de sus tripulantes. Los otros dos buques se acercaron a la costa de la Imperial y luego mantuvieron tratos con los indios de la isla de la Mocha (21 y 23 de marzo de 1600). «Los insulares, dice la relacion holandesa, daban una oveja por una hacha, una gallina y a veces dos, por un cuchillo, y por otras mercaderias daban maiz, papas, melones y otras frutas que crecen en la isla.

El resto de la espedicion de Van Noort no pertenece al objeto del presente trabajo. Solo diremos para terminar esta espedicion, que despues de correr diversas aventuras en las costas de Chile, tuvo un combate con una flotilla española en los mares de Filipinas, recorrió las costas del Asia y regresó a Rotterdam el 26 de agosto de 1601 con una sola de sus naves, el *Mauricio*, despues de tres años de peregrinaciones y aventuras de todo jénero, sin provecho pecuniario, pero con la gloria de haber sido el primer holandes que hubiera dado la vuelta al mundo.

---

du Nort d' Utrech, general de quatre navires..... pour traversant le destroit de Magellanes, descouvrir les costes de Ciça, Chili et Péru et y traficquer puis passant le Molucque et circunsnavigant le globe du monde, retourner a la patrie 1598-1601.—Barros Arana.

Digitized by Google

«La espedicion de Van Noort (7) no produjo ningun progreso real para la jeografia, puesto que no descubrió paises desconocidos. Pero la relacion de su viaje, escrita con claridad, con animacion y con abundancia de noticias sobre los paises visitados, despertó un gran interes en Europa. En Holanda se produjo un sentimiento de orgullo nacional, recordando que un marino de esa pequeña república, era el cuarto navegante que hubiera dado una vuelta entera al globo terrestre».

XVI Espedicion, de Spilberg (1614-1617).

En 1613, la compañia holandesa de las Indias Orientales, resolvió enviar a las Molucas por la via del estrecho de Magallanes, una escuadrilla de seis naves, de 1,400 toneladas el navío almirante y de 1,260 el del vice-almirante, bien provista de armas y municiones, y con una numerosa tripulacion. Dió el mando de ella, con el título de almirante, a Joris Van Spilbergen (Jorje de Spilberg), marino intelijente y esperimentado que se habia hecho famoso por una feliz espedicion a los mares del Asia durante los años 1601 a 1604.

Terminados los aprestos, salió la escuadrilla de Texel el 8 de agosto de 1614. Pasó las islas de Cabo Verde, avistando en seguida las costas del Brasil. En Rio Janeiro, se ajustició a varios que querian sublevarse, y mas tarde, tuvo que esperimentar algunos combates con los portugueses y los indios. Recaló en Rio Gallego y despues de diversas tentativas para embocar el estrecho, echó fondo en el cabo de las Vírjenes.

Como la estacion parecia algo avanzada para penetrar en el estrecho, se hicieron sentir quejas y murmuraciones de parte de las tripulaciones, por creerse que no era posible pasar ese canal con grandes buques como los que montaban el almirante y el vice-almirante. Algunos deseaban invernar en algun puerto de la Patagonia, otros seguir viaje a las Indias Orientales por el cabo de Buena Esperanza. Spilberg, sin embargo, se mantuvo incontrastable. A los oficiales que fueron a preguntarle cuáles eran sus propósitos, contestó con la mas resuelta firmeza: «Tenemos órden de pasar por el estrecho de Magallanes, y yo no tengo otro camino que indicaros».

(7) Barros Arana.

Digitized by Google

A fines de marzo, la escuadrilla embocó el estrecho, y despues de vencer diversas dificultades, se encontró reunida en la bahia de Cordes el 16 de abril siguiente, escepto una de las naves que se separó y dió la vuelta a Europa. Las demas siguieron viaje hasta entrar al mar Pacífico. Despues de recorrer las costas de Chile y del Perú, de visitar a Acapulco, continuaron la derrota hasta las Molucas. Durante su demora en estas islas, ocurrió la detencion del navio *Concordia de Horn*, mandado por Jacobo Le Maire, por no ser de la misma compañia de navegacion holandesa, a cuyo benemérito capitan, ademas de este agravio, le hicieron la injusticia de no creer en su descubrimiento del cabo de Hornos.

Spilberg, con sus dos principales buques, dió la vuelta a Holanda despues de este suceso, llevándose consigo a Le Maire, quien murió a los pocos dias. En julio de 1617 llegó Spilberg al puerto de su salida por la vía del cabo de Buena Esperanza, en medio de grandes muestras de regocijo de los habitantes.

El viaje de Jorje de Spilberg alrededor del mundo, si bien no fué oríjen de nuevos descubrimientos ni contribuyó a los progresos de la jeografia, fué un gran honor para la pequeña y naciente República que se aventuraba en campañas tan arriesgadas en mares casi desconocidos.

La relacion del viaje de la escuadrilla de Spilberg fué publicada en holandes, en la ciudad de Leide, en 1619, traducida en seguida al latin y publicada nuevamente en Amsterdan con las mismas láminas y mapas de la edicion orijinal. Se atribuye la redaccion del importante viaje de Spilberg, a Jan Corneliszoon May. El es tambien el autor de los mapas allí intercalados en que figuran palmeras como árboles del estrecho de Magallanes! A pesar de este error, dichos mapas son valiosos documentos jeográficos, superiores a todas las cartas del estrecho que se conocian hasta entónces.

XVII Espedicion, de Le Maire y Schouten. (1615-1616).

A pesar de que el gobierno de Holanda habia concedido privilejios a la compañia de las Indias Orientales para asegurar a esta el monopolio del comercio marítimo, prohibiendo a todos los holandeses que no estuvieran al servicio de ella, doblar el

Digitized by Google

cabo de Buena Esperanza o llegar a las Indias pasando por el estrecho de Magallanes, algunos comerciantes, a cuya cabeza estaba Isaac Le Maire, organizaron otra asociacion a la que dieron el nombre de «Compañia Austral».

La nueva compañia (8) equipó dos naves que tripuló con jente animosa y resuelta y que proveyó convenientemente. La mas grande de ellas era de 360 toneladas, y la otra de 110. El mando de la espedicion fué confiado a Jacob Le Maire, poniéndose a su lado un piloto de grande esperiencia, llamado Guillermo Cornelio Schouten.

Terminadas los aprestos de esta espedicion, zarparon los buques del puerto de Texel el 14 de junio de 1615. El plan del viaje era conocido solo de los jefes de la espedicion; pero cuando el 25 de octubre, despues de atravesar la línea equinoccial, anunciaron a sus compañeros que iban a buscar un nuevo paso para los mares del sur, a fin de llegar a la India, las tripulaciones se llenaron de contento soñando en los beneficios que podian reportar de aquella empresa.

En nuestro tiempo nos parece tan sencilla la ejecucion del proyecto de los marinos holandeses, que casi no acertamos a creer que hubiera ofrecido dificultades de ningun jénero. Algunos de los esploradores anteriores habian recojido los datos suficientes para pensar que al sur de la Tierra del Fuego se estendia un mar abierto. Magallanes habia creido que las tierras que se levantaban al sur del estrecho eran una isla. Otros navegantes posteriores, y entre ellos, Francisco Drake, habian tenido motivos mas fundados todavia para confirmarse en esta opinion. Uno de los pilotos de la espedicion de Cordes, Dirick Gherritz como ya se ha dicho, habia navegado en ese mar en 1599 y llegado hasta la latitud austral de 64°. Pero esas esploraciones eran imperfectamente conocidas o desconocidas del todo. Los jeógrafos continuaban representando la Tierra del Fuego como parte de un vasto continente austral que se estendia hasta el polo, y que no ofrecia paso alguno entre los dos grandes océanos. Le Maire y Shouten, intentaron buscar ese camino, y la fortuna recompensó su perseverancia y sus esfuerzos.

No ofreció particular interes la navegacion de Le Maire

(8) Barros Arana.

Digitized by Google

desde la linea equinoccial hácia el sur. El 19 de diciembre de aquel año, se encontraron los espedicionarios en puerto Deseado, perdiendo allí el menor de sus buques miéntras lo carenaban, a causa de un incendio que en él se produjo. Pero esta desgracia no los desanimó en sus propósitos. El 13 de enero de 1616, cuando hubieron renovado su provision de agua y recojido todo lo que fué posible salvar del buque incendiado, se hicieron nuevamente a la vela.

Siguiendo la prolongacion de la costa oriental de la Tierra del Fuego, los espedicionarios se encontraron el 24 de enero a la entrada de un canal que parecia medir ocho leguas de ancho. La corriente les hizo comprender que habia allí un paso para el otro mar. A la izquierda, la tierra estaba cubierta de yerbas verdes, recibiendo el nombre de los *Estados*, en honor de la República o Estados de las provincias unidas de Holanda. Esas tierras formaban la isla que hasta ahora conserva ese nombre. A la derecha, no se veian mas que rocas cubiertas de nieve, pais triste, al cual llamaron *Mauricio de Nassau*, en memoria del jefe de la República, denominacion que el tiempo no ha conservado, como se sabe, pues ha mantenido el nombre de Tierra del Fuego, dado por los primeros descubridores en su parte setentrional.

Favorecidos por el viento norte, los esploradores penetraron al dia siguiente por ese canal, y continuando su navegacion hácia el sur oeste, se hallaron el 29 de enero delante de un cabo formado por dos montañas puntiagudas. En honor de la ciudad holandesa de *Horn*, en donde se habia organizado la espedicion, los esploradores dieron a ese promontorio, que parecia ser el término austral de la América, el nombre de *Cabo de Horn*. Habiéndolo doblado con toda felicidad, se encontraron por fin en el océano Pacífico. En consejo de los capitanes y pilotos de de la espedicion, celebrado el 12 de febrero de 1616, se acordó que el estrecho que les habia dado paso, se llamara de *Le Maire*, para honrar así al Jefe que los habia guiado por ese camino.

Schouten y Le Maire siguieron su viaje al norte del Pacífico sin tocar en puerto alguno. El 1.° de marzo se encontraron frente a las islas de Juan Fernández, poniendo desde ahí rumbo hácia los mares del Asia, donde, como ya se sabe, les fué confis-

Digitized by Google

cada su nave de órden de las autoridades. En diciembre de 1616 se embarcaron en la escuadrilla de Spilberg para regresar a Holanda. Le Maire falleció a los pocos dias (el 31 de diciembre); pero Schouten y sus compañeros, con la sola pérdida de 4 hombres, muertos en el curso de la navegacion, llegaron a la patria el 1.° de julio de 1617, despues de un viaje de dos años en el que habian dado la vuelta al mundo, esplorado muchas islas desconocidas en los mares orientales, y hallado un camino nuevo para pasar al océano Pacífico, que no ofrecia los peligros y dilaciones del estrecho de Magallanes. Ese descubrimiento fué saludado en todas partes como un suceso que honraba a la marina naciente de Holanda, que importaba un gran progreso para las ciencias jeográficas y que abria un paso mas fácil y espedito al comercio del mundo.

Este viaje produjo gran resonancia en Europa. Las relaciones de él se tradujeron al latin, al frances, aleman, ingles y español, circulando con gran profusion por todas partes y despertando el mas vivo interes por los descubrimientos hechos por los marinos holandeses.

XVIII Espedicion (9), de Jacobo L'Hermite (1623-1624)

Espirada la tregua de 12 años entre España y Holanda (10), durante la cual este pais desarrolló tan considerablemente su poder naval, el Príncipe Mauricio de Nassau, que lo gobernaba, concibió el atrevido proyecto de despachar algunas espediciones y de hacer la guerra a aquella nacion, tratando, al mismo tiempo, de arrebatarle alguna de sus mas ricas colonias americanas. Con este intento preparó dos espediciones: una destinada al Brasil y otra al Pacífico.

Esta última, que es la que nos importa conocer, aunque estrictamente no fué una espedicion al estrecho de Magallanes, pues siguió la ruta del cabo de Hornos, estuvo lista para zarpar

(9) Para seguir el órden cronolójico de las espediciones al estrecho de Magallanes, debiéramos anteponer a esta espedicion la de los Nodales (1618-1619); pero hemos creido preferible concluir con esta parte de las espediciones holandesas, de manera que en seguida anticiparemos tambien la de Enrique Brouwer (1642-1643).

(10) Barros Arana.

Digitized by Google

al Perú a principios del año 1623. Se componia de 11 naves, algunas de ellas de gran porte para aquella época, siendo armada con 294 cañones, llevando 1,039 hombres de tripulacion y 600 soldados. Se dió el mando de esta escuadra, con el título de almirante, a Jacobo L'Hermite, marino intelijente e ilustrado, que en 1605 habia hecho otros viajes a las Indias Orientales. El cargo de vice-almirante fué dado a Hugo Shapenham, y el de piloto, a Valentin Tansz, que en 1618 habia hecho el viaje al cabo de Hornos con los Nodales.

La escuadra holandesa partió del puerto de Goeree el 29 de abril de 1623. Demorada por diversos accidentes en el Atlántico, solo el 2 de febrero de 1624 pudo embocar el estrecho de Le Maire para pasar al Pacífico. Durante un mes entero, en que los vientos contrarios no les permitian avanzar, esos intelijentes marinos esploraron con mucho cuidado las costas australes de la Tierra del Fuego y los archipiélagos vecinos, levantaron cartas hidrográficas vèrdaderamente notables de toda esa rejion y recojieron muchas noticias acerca de las costumbres de los salvajes que la poblaban. Cuando a principios de marzo tuvieron vientos favorables, dirijieron su rumbo al norte, despues de caer muchos tripulantes en manos de los indíjenas de la Tierra del Fuego.

No cabe dentro del espíritu de esta obra continuar la ruta seguida por los espedicionarios, y solo diremos que el 8 de mayo de aquel año se encontraban frente al Callao, atacándolo resueltamente. El 2 de junio murió el almirante L'Hermite, a causa de una antigua enfermedad, siendo sepultado con grandes honores en la isla de San Lorenzo. El mando de la escuadra pasó al vice-almirante, Hugo Shapenham. Durante tres meses mantuvo el bloqueo de aquella plaza, dirijiéndose en seguida a las costas de la Nueva España y a los archipiélagos holandeses del Asia.

Las primeras relaciones que se publicaron en Europa sobre la espedicion de L'Hermite, fueron de oríjen español. En 1616 se publicó en Amsterdam el diario de la navegacion con numerosas láminas y mapas. Se cree que el autor de esta relacion fué Juan Van Welbeeck, el matemático encargado de levantar las cartas de los lugares esplorados por los espedicionarios. La traduccion alemana, publicada en Estraburgo en 1629, contiene

340166

Digitized by Google

todavía mayores agregaciones, y se atribuye a Adolfo Deeker. que servia en la flota holandesa.

XIX Espedicion, de Enrique Brouwer (1642-1643).

Despues del desastroso fin de la espedicion de L'Hermite, los holandeses se habian abstenido de acometer empresa alguna contra las colonias españolas de las costas del Pacífico; pero en 1641, dada la situacion embarazosa de la España por sus guerras esternas e internas, se creyó conveniente hacer una nueva tentativa para fundar un establecimiento holandes en América, si fuera posible en Chile.

El promotor de esta idea fué un viejo navegante y soldado de gran reputacion, Enrique Brouwer, quien la propuso a la compañia holandesa de las Indias Occidentales. Aceptada que fué, se le confió el mando de tres buques bien tripulados con el encargo de pasar al Brasil para consultarse con el príncipe Mauricio de Nassau, gobernador de las posesiones holandesas en aquel pais.

La escuadrilla de Brouwer salió de Texel el 6 de noviembre de 1642, llegando a Pernambuco el 22 de diciembre siguiente. Mauricio de Nassau aprobó el plan de Brouwer y permitió que tomaran servicio en la espedicion varios oficiales que conocian el idioma castellano. La flota fué engrosada con otras dos naves y se elevó a 350 el número de los soldados de desembarco. Con el rango de vice-almirante se embarcó allí el capitan, Elias Herckmans, soldado y poeta de mucho prestijio.

El 15 de enero de 1643, los espedicionarios dejaron las costas del Brasil, encontrándose a principios de marzo a la altura del estrecho de Magallanes. Pero buscando el derrotero seguido por Schouten y Le Maire en 1616, pasaron un poco mas al sur, y dando la vuelta a la tierra de los Estados, reconocieron que esta era una isla y no la porcion de un continente austral como suponian los jeógrafos (11).

(11) Los jeógrafos holandeses llamaron por algun tiempo Brouwerszee (mar de Brouwer) la parte del océano vecino a la isla de los Estados, por donde este esplorador encontró un paso hasta entónces desconocido.—Barros Arana.

Digitized by Google

Al penetrar en los mares vecinos al cabo de Hornos, los espedicionarios se vieron asaltados por furiosas tormentas que dispersaron las naves y que obligaron a una de ellas a volver atras, llegando a Pernambuco a principios de diciembre de 1643. Los demas buques, arrastrados por los vientos del norte hasta la latitud de 61° 59', en un mar cubierto de témpanos de hielo, los holandeses sufrieron grandes penalidades hasta que el 7 de abril, un fuerte viento del sur, les permitió seguir su viaje a las costas de Chile.

A fines de abril, los holandeses avistaron las costas occidentales de Chiloé, y al dia siguiente divisaron unas humaredas con que, sin duda, se daba aviso de su presencia en esos parajes, y unos cuantos hombres de a pié o de a caballo que corrian de un punto a otro, a corta distancia del mar.

Los pilotos de la escuadrilla tenian un conocimiento regular de la hidrografía de esta rejion por las indicaciones dadas por los compañeros de Baltasar de Cordes, y trataron de buscar la entrada de los canales que separan la isla de Chiloé del continente. Despues de practicar diversos reconocimientos, fondearon el 9 de marzo en un puerto que ya entónces se llamaba el *Ingles*, y al cual los holandeses denominaron: *Brouwerhaven* (bahía de Brouwer), en honor de su jeneral. Allí tuvieron un lijero combate con los españoles y luego despues otro en el puerto de Carelmapu, situado en la costa opuesta del canal, al que incendiaron. Continuaron sus escursiones contra los españoles de Castro, ciudad que destruyeron, siguiendo viaje al norte, el 8 de junio. Despues de diversas peripecias, volvió la escuadrilla a puerto Ingles y a Carelmapu, en donde falleció el almirante el 7 de agosto, siendo aclamado como jefe, Elias Herksmans, que hacia de segundo.

Los espedicionarios siguieron viaje hasta Valdivia, en donde entraron en tratos con los indíjenas para establecer allí la dominacion holandesa, pero la falta de víveres y otros contratiempos, los obligó a dar la vuelta a Pernambuco, a donde llegaron el 28 de diciembre, sin haber logrado el objeto de su mision.

En 1646 se publicó en Amsterdam un opúsculo de 95 pájinas con el título de «Diario y narracion histórica del viaje ejecutado por el este del estrecho de Le Maire hácia las costas de Chile al mando del señor Jeneral Hendrick Brouwer en el año

Digitized by Google

1643,» del cual existe una reimpresion hecha en la misma ciudad en 1660. La narracion de los hechos está acompañada de noticias acerca de la historia, jeografía e industria de las provincias que visitaron los holandeses y de la condicion de sus habitantes.

Todos los datos anteriores acerca de las espediciones holandesas en el sur de Chile, acreditan los servicios inapreciables que prestaron aquellos intrépidos marinos a la jeografia de la parte mas austral del continente y al mejor conocimiento de aquellas rejiones inesploradas hasta entónces.

Digitized by Google

CABO PILAR

Fotograbado Leblanc, Monjitas 511

Digitized by Google

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY.

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.

Digitized by Google

CAPITULO VIII

Nuevas espediciones de españoles e ingleses

Reanudacion del órden cronolójico en las espediciones al estrecho de Magallanes.—Efectos que producen en España las espediciones holandesas.—El viaje de los Nodales.—Sus descubrimientos.—John Narborough.—Importantes esploraciones.—Espediciones de don Antonio de Vea y de don Pascual de Iriarte.—Otras espediciones—El padre jesuita Mascardi.—Sus esploraciones en la Patagonia.—La ciudad de los Césares.

Conviene reanudar el órden cronolójico de las espediciones al estrecho de Magallanes, a fin de no perder el encadenamiento que tuvieron muchas de ellas, al punto de ser algunas la consecuencia lójica de otras anteriores, sistema que solo hemos alterado momentaneamente para concluir con un período de espediciones bajo una misma bandera y con propósitos idénticos.

Tal es lo que hemos hecho intercalando en el capítulo anterior las espediciones de L'Hermite y de Brouwer, posteriores al célebre viaje de los Nodales, que fué el resultado inmediato de los descubrimientos hechos por la espedicion de los holandeses Schouten y Le Maire, en la estremidad austral del continente sud-Americano.

La noticia de dichos descubrimientos (1) produjo en España mas impresion que las depredaciones ejecutadas por los holandeses en años anteriores en las costas del Pacífico. La nueva ruta del cabo de Hornos, que Schouten y Le Maire habian descubierto, si bien podia facilitar el comercio de la Metrópoli con sus colonias, abria a la vez a la navegacion de todas las banderas la entrada de las mares en que la España queria dominar sola y sin competidores.

Deseando el gobierno español conocer exactamente la verdad de dichos descubrimientos, resolvió el año 1671 que se despachara una espedicion a seguir la nueva ruta hallada por los holandeses. Este es el oríjen de la novena espedicion española a los mares del sur.

(1) Barros Arana.

Digitized by Google

XX Espedicion, de los Nodales (1618-1619).

Para verificar esta espedicion el gobierno español hizo construir en Lisboa dos embarcaciones de 80 toneladas cada una provistas de cuatro piezas de artilleria y de 40 hombres de tripulacion. Se les bautizó con los nombres de *Nuestra señora de Atocha* y *Nuestra señora del Buen Suceso*, poniéndose a las órdenes de Bartolomé Garcia de Nodal y de Gonzalo de Nodal, su hermano, «marinos de créditos y que quando fueron elejidos « habian igualmente señalado su valor con haber despues de « muchas acciones en tierra reunido, quemado o echado a fondo « 76 buques enemigos» (2).

Al frente de la marineria portuguesa, enganchada por fuerza y a la cual se le pagó anticipadamente 10 meses de trabajos, se puso a don Diego Ramirez Arellano, cosmógrafo español de cierta reputacion, quien llevaba el título de Piloto Mayor. Se embarcaron ademas algunos pilotos flamencos que tenian gran reputacion de buenos marinos, y se proveyeron los espedicionarios de los diarios del viaje de Schouten y Le Maire que acababan de publicarse en Holanda, con indicacion de su derrotero y con mapas que, dado el estado de la cartografía en aquella época, pueden considerarse excelentes.

Hechos ya todos los preparativos del viaje, las dos carabelas partieron de Lisboa el 27 de setiembre de 1618. El 15 de noviembre entraban en la bahia de Rio Janeiro para reparar algunas averías y renovar sus provisiones. Allí encontraron los espedicionarios 16 navíos, viéndose obligados sus jefes a encerrar a sus marineros en la cárcel de la ciudad a fin de evitar las deserciones.

El 1.° de diciembre siguieron viaje despues de una pequeña sublevacion a bordo. A pesar de que navegaban por un mar bastante conocido, los esploradores españoles no descuidaban ninguna precaucion, practicaban frecuentes sondajes y hacian toda clase de observaciones. A mediados de enero de 1619 se hallaron frente a la boca oriental del estrecho de Magallanes y el 22 del mismo mes a la entrada del canal que iban a buscar. Ese

(2) Vargas y Ponce y Barros Arana.

Digitized by Google

dia era el de San Vicente, y en recuerdo de ese santo, dieron tal nombre al estrecho de Le Maire, cuya denominacion no ha respetado la posteridad sino asignada a un cabo de la costa vecina de la Tierra del Fuego.

Siguiendo el rumbo trazado por los holandeses, los hermanos Nodales se encontraron el 6 de febrero frente al cabo de Hornos, al cual dieron el nombre de San Ildefonso, que tampoco ha prevalecido (3); pero bajando un poco mas al sur, hasta una latitud que estimaron en 56° 40', los esploradores españoles descubrieron un grupo de islas, a las cuales llamaron de Diego Ramirez, en honor del cosmógrafo de la espedicion. Hasta siglo y medio mas tarde, esas islas eran representadas en las cartas jeográficas como las tierras mas australes entónces conocidas.

Los Nodales cambiaron allí su rumbo hácia el noroeste. Todo parecia favorecer la suerte de esta espedicion. El 25 de febrero se hallaban las dos carabelas en la boca occidental del estrecho de Magallanes, sin haber esperimentado otros inconvenientes que las lluvias y granizo que en aquellas latitudes son tan frecuentes. Penetrando en el estrecho sin mayores contrariedades, continuaron la navegacion de esos canales en donde otros esploradores habian tenido tanto que sufrir.

El 13 de marzo llegaron con toda felicidad a la boca oriental del estrecho siguiendo su viaje al Brasil y luego al puerto de San Lúcar de Barrameda, en donde entraron el 9 de julio 1619.

«Fué Dios servido, dice la relacion oficial de este viaje, que con pasar tanta diversidad de temples, variedades de cielos, mudanzas e inclemencias de sus movimientos por tan varias rejiones, ya frias, ya cálidas, ya con exesivas destemplanzas, no solo no murió ninguno, pero los que iban enfermos volvieron sanos». Las jentes que oian estas relaciones no podian persuadirse de que en menos de diez meses, las dos carabelas que mandaban los hermanos Nodales, hubieran hecho una esploracion tan lejana.

(3) Estas esploraciones distaban mucho de ser tan prolijas como se necesitaba para conocer las complicadas ondulaciones de aquellas costas. Segun los itinerarios de Schouten y Le Maire, y de los Nodales, el cabo de Hornos era el promontorio austral de la Tierra del Fuego, y así se encuentra dibujado en sus cartas respectivas. L'Hermite adelantó mucho la esploracion de estos archipiélagos.—Barros Arana.

Digitized by Google

Felipe III, que se hallaba en Lisboa, recibió allí a los hermanos Nodales y al cosmógrafo Diego Ramirez, escuchándoles la relacion del viaje. Presentaron éstos al Soberano muchas pieles de lobos marinos, algunas aves vivas y las armas y adornos que habian obtenido de los salvajes de la Tierra del Fuego.

En el primer momento, el gobierno español pensó en aprovechar el camino recien esplorado, para el envío de flotas a Filipinas y para el comercio de la Metrópoli con sus colonias del Pacífico, y aun se habló de equipar una escuadra para que hiciera este viaje; pero luego se olvidaron esos proyectos, y se pasó cerca de medio siglo ántes que el comercio español utilizara esa ruta.

En 1621 se publicó en Madrid la *Relacion del viaje que por órden de S. M. y acuerdo del real consejo de Indias hicieron los capitanes Bartolomé Garcia de Nodal y Gonzalo de Nodal, hermanos, naturales de Pontevedra, al descubrimiento del estrecho de San Vicente y reconocimiento del de Magallanes*, con una carta jeográfica de la rejion esplorada. Esta relacion es el diario llevado por los jefes de la espedicion.

Diego Ramirez de Arellano, piloto de esta espedicion, y mas tarde piloto y cosmógrafo mayor del Rey en la Casa de Contratacion de Sevilla, hizo tambien una detallada relacion de ella, de la cual circularon varias copias entre los estranjeros, segun Vargas y Ponce. Esta relacion lleva por título: *Reconocimiento de los estrechos de Magallanes y S. Vicente y algunas cosas curiosas de navegacion. Por el capitan Diego Ramirez de Arellano, Cosmógrafo y Piloto mayor del Rey nuestro Señor de la Contratacion de Sevilla. Año de nuestra salud de 1621.*

XXI Espedicion, de John Narborough (1669-1671)

Esta notable espedicion inglesa al estrecho de Magallanes y mares del sur, mitad científica, mitad comercial, fué preparada bajo el reinado de Cárlos II, por el hermano de éste, el duque de York, que tenia la direccion de la marina con el carácter de primer almirante.

Desde hacia tiempo, venian suministrándose al gobierno ingles, ya sea durante la República (1655), ya sea ante la corte de

Digitized by Google

Cárlos II, diversas informaciones tendentes a demostrar lo que convendria a la Inglaterra el fomentar su comercio con el Nuevo Mundo (4). El duque de York, dejándose persuadir por esas sujestiones, hizo equipar dos embarcaciones: el navío *Swipstakes*, de 300 toneladas (5), con 36 cañones y 80 hombres de tripulacion, y el pingue o urca, el *Bachiller*, de 70 toneladas, armado con 4 cañones y tripulado con 20 hombres. Se les suministraron víveres para 14 meses, y mercaderias y chucherias por valor de 300 libras esterlinas, que sirvieran para el comercio con los naturales del Nuevo Mundo.

El mando de esta espedicion fué confiado al caballero John Narborough, que habia ilustrado su nombre en el mar de las Antillas y en la guerra de Holanda. Segun las instrucciones que se le dieron, debia esplorar las costas de la América del Sur, estudiar su hidrografia, su clima y sus producciones, pero le estaba prohibido tomar tierra al norte del Rio de la Plata. «Observareis, decian esas instrucciones, la naturaleza y las inclinaciones de los indios que habitan esos paises; y cuando podais entrar en relacion con ellos, les hareis conocer el poder y las riquezas del Príncipe y de la nacion de que dependeis... Nuestro designio es hacer nuevos descubrimientos en los mares y en las costas de esta parte del mundo que está al sur, y si es posible, establecer comercio en ellas... No hareis ningun insulto a los españoles que encontreis, evitando todo motivo de queja».

Narborough partió del puerto de Deptford, sobre el Támesis, el 26 de setiembre de 1669, llevando a su bordo a don Cárlos Henriquez, uno de los instigadores de la espedicion. Despues de una navegacion feliz y de tocar en las islas de Madera y Cabo Verde, encontró una escuadra portuguesa que se dirijia al Brasil, compuesta de 36 velas, cuyo navio almirante se llamaba el *Padre Eterno*, constaba de 3 puentes, tenia 1,700 toneladas y

(4) Un español llamado Simon de Casseres propuso a Cromwell un plan de ataque contra Chile con cuatro navíos y 1,000 hombres de desembarco; mas, éste no aceptó, y en cambio mandó la espedicion que se apoderó de Jamaica en las Antillas. Otros dos españoles, Diego de Peñalosa Briceño y Cárlos Henriquez, fueron los que incitaron mas a la corte de Cárlos II para que enviara la espedicion de que tratamos.—Estracto de una nota de don Diego Barros Arana en su *Historia Jeneral de Chile*.

(5) Vargas y Ponce y Barros Arana.

Digitized by Google

montaba 80 cañones. El jefe ingles comunicó el objeto de su espedicion a los portugueses y siguió viaje al estrecho de Magallanes.

El 21 de febrero de 1670, los espedicionarios se hallaron frente a las costas orientales de la Patagonia. Despues de practicar algunos reconocimientos, fondearon en puerto Deseado, esploraron prolijamente aquellas costas, encontraron una inscripcion dejada allí en 1616 por los marinos holandeses Schouten y Le Maire, y el 25 de marzo, con las solemnidades de estilo y con salvas de artillería, tomaron posesion de esas tierras a nombre del Rey de la Gran Bretaña. Adelantando su espedicion hácia el sur, fondearon el 2 de abril en la bahía de San Julian, en donde Magallanes pasó el invierno de 1520. En esas costas Narborough perdió de vista al *Bachiller* y no supo mas de él.

En la bahía de San Julian permanecieron los espedicionarios ingleses durante el invierno de 1670. A pesar de los frios reinantes, Narborough y algunos de sus oficiales, continuaron sus esploraciones. A este respecto, sus diarios de navegacion contienen los datos mas abundantes y prolijos sobre el pais, su clima, sus producciones, sus animales e indíjenas. El 13 de octubre se hicieron a la vela hácia el sur con tiempo mas favorable, penetrando en el estrecho de Magallanes el 22 del mismo mes.

«Aquí comienza, dice Barros Arana, la parte mas notable y mas útil de la esploracion de Narborough. Su diario de navegacion contiene noticias mui prolijas y en jeneral exactas sobre el estrecho, su hidrografia, su clima, sus costas y sus producciones. Narborough, eficazmente ayudado por algunos de sus subalternos, y en especial por su teniente Nataniel Pecket, observa y fija la direccion y forma de las costas y de los canales, sondea el fondo del mar, describe con cuidado la naturaleza de las tierras vecinas, sus animales y su vejetacion, y da a conocer, en cuanto le era posible, la vida miserable de los pobres salvajes que pueblan las islas del sur, y a los cuales hizo muchos obsequios esperando obtener en retorno el oro que los europeos creian tan abundante en las tierras de Chile. La carta del estrecho levantada por Naborough y sus compañeros, no solo es la mejor, la mas exacta y la mas detallada que hasta entónces existia, sino que sirvió de modelo a la mayor parte de las que se

Digitized by Google

levantaron posteriormente, conservando por largos años su superioridad sobre todas ellas» (6).

Narborough dió a algunos de esos lugares los nombres de ciertos personajes notables de Inglaterra, o los de algunos de sus compañeros, como puerto Wood, bahía Pecket, bahia Fortescue, así como mas tarde dió el suyo propio a una de las islas del archipiélago de los Chonos, o les asignó denominaciones que, como la de Tierra de Desolacion, aplicada a la isla grande que forma por el sur la boca occidental del estrecho de Magallanes, hieren la imajinacion y dejar conocer la naturaleza y condiciones del pais de que se trata. Muchas de esas denominaciones se conservan hasta hoi, pero otras han caido en desuso.

Despues de 35 dias de laboriosa esploracion en el estrecho, Narborough lo desembocó en el Pacífico, a cuyo mar penetró el 26 de noviembre. Favorecido por un viento bonancible siguió al norte, desembarcando en varias de las islas de la costa occidental de la Patagonia, hasta llegar a Valdivia el 14 de diciembre.

No cabe dentro de este libro relatar las diversas peripecias, traiciones y dificultades de todo jénero que sufrieron allí los espedicionarios ingleses, de parte de los españoles, sin que Narborough tomara represalias, como bien pudo hacerlo imitando con éxito a Drake. Sujetándose a sus instrucciones, prefirió volver a Inglaterra.

Su viaje de vuelta fué mui útil para los progresas de la jeografia por las numerosas observaciones que hizo, llegando al Támesis el 10 de junio de 1671, no con un valioso cargamento, pero sí con abundantes noticias, tan curiosas como exactas, de

(6) «La carta del estrecho de Magallanes construida por el capitan Narborough, puede ser considerada el fundamento de todas las cartas subsiguientes, aunque en la construccion de éstas, la de Narborough no haya sido suficientemente consultada», dice un juez mui competente, el capitan James Burney (despues almirante) en su *Chronoligical history of the voyages and discoveries in the South sea*, vol. III, páj. 376.—El diario de navegacion del célebre almirante Anson tributa igualmente grandes elojios a la carta de Narborough, segun puede verse en el cap. 9 del libro I de la relacion de su viaje. Los mas prolijos esploradores del estrecho de Magallanes y de las islas vecinas, los capitanes Parker King y Fitz Roy, que lo han estudiado con tanto esmero en el presente siglo, citan con estimacion y respeto las observaciones y noticias consignadas por Narborough.—Barros Arana.

Digitized by Google

los paises que habia visitado y de su difícil navegacion por los mares del sur.

La espedicion de Naborough dió oríjen en Chile, en el Perú y en España, a muchas informaciones y documentos que se mantuvieron estrictamente reservados. En Inglaterra quedó tambien, porientónces, casi enteramente desconocida. Don Francisco de Seijas y Lovera, que en 1690 dió a luz en Madrid su *Descripcion jeográfica y derrotero de la rejion austral magallánica*, habla de un derrotero de la espedicion de Narborough, escrito por uno de sus compañeros, llamado John Templemant, y publicado en Inglaterra en 1673.

En 1694 se publicó en Londres, en una pequeña coleccion de viajes, un estracto de la espedicion de Narborough. Esta coleccion publicó tambien la abreviacion de un viaje hecho en 1670 al estrecho de Magallanes por el capitan John Wood, que habia sido compañero de Narborough en su espedicion a Chile, y que para varios historiadores, aun para Vargas y Ponce, es un viaje distinto al practicado por Narborough, cuando en realidad es el mismo.

Existe, ademas, el diario del teniente Pecket, de gran valor jeográfico y que sin embargo, se mantiene en gran parte inédito. Otras relaciones se han hecho del célebre viaje de Narborough, que demuestran el mérito innegable de sus trabajos de esploracion en los mares del sur.

XXII Espedicion, de don Antonio de Vea y Pascual de Iriarte (1675-1676)

Las noticias que tuvo el Virrey del Perú de la presencia de los ingleses en el sur de Chile, y las correrías que empezaban a verificar los filibusteros o corsarios que bajando de las Antillas se aventuraban en los mares del sur, determinaron el pronto envio de una espedicion que desalojara a los ingleses establecidos en las vecindades del Pacífico, segun aquellas noticias.

Al efecto, el Virrey don Baltasar de la Cueva, hizo equipar un navío, *Nuestra Señora del Rosario*, y dos barcos menores, el *Rosario* y la *Trinidad*, los cuales puso a las órdenes del capitan don Antonio de Vea. Embarcó éste ocho pilotos esperimentados en la navegacion y al indio que habia dado noticia de la

Digitized by Google

presencia de los ingleses en el archipiélago de los Chonos, y que debia servir de práctico en los canales. Al mismo tiempo se embarcó gran cantidad de víveres.

El 21 de setiembre de 1675 zarpó del Callao la espedicion, llegando al puerto de Chacao, en Chiloé, el 13 de octubre. Allí chocó en una roca el navío que montaba Vea, viéndose obligado a vararlo en la playa para hacerle las reparaciones necesarias. En seguida se embarcó en uno de los otros dos barcos, y con algunas piraguas, el atrevido esplorador se lanzó a los mares del sur acompañado de 70 hombres. Durante mas de dos meses, Vea esploró sin resultado alguno aquellos intrincados laberintos hasta la altitud 49° 15', sin hallar por ninguna parte la menor noticia de los ingleses. El aspecto de esa rejion, la frialdad de su clima, la naturaleza pobre del suelo y la falta absoluta de producciones vejetales útiles para el alimento del hombre, le hicieron comprender que era imposible establecer allí colonias (7). Por otra parte, el indio que servia de práctico, mostraba desconocer aquellos lugares, y todo hacia ver que las noticias que daba eran simples invenciones. El capitan Vea llegó a persuadirse de ésto y se resolvió a regresar al Perú.

Al dar la vuelta hácia el norte, el capitan Vea fijó en la isla de San Esteban (13 de enero de 1676) una plancha de bronce con una inscripcion en que hacia constar que aquellas posesiones pertenecian al Rey de España (8). El 28 de enero estaba el capitan de regreso en el puerto de Chacao, despues de fatigosas y estériles esploraciones.

Al partir para los mares del sur, Vea habia dejado su navío a cargo de su segundo, el capitan Pascual de Iriarte. Como tardaran las reparaciones de este buque, Iriarte tomó otro de los que quedaban en Chiloé, y emprendió a su vez el viaje de reconocimiento que habia ordenado el Virrey, avanzando mucho mas al sur que el capitan Vea. Llegó hasta la latitud de 52°, es decir, hasta la boca occidental del estrecho de Magallanes, sin encontrar tampoco noticia de los ingleses. En los Evanjelis-

(7) Barros Arana.

(8) La isla llamada de San Esteban por el capitan Vea, es la que tiene el nombre de Javier en las cartas modernas, o alguna de las que están situadas en el Golfo de Penas, talvez la Wager.

Digitized by Google

tas quizo dejar una inscripcion, para lo cual mandó un esquife que pronto se perdió en medio de una borrasca que sobrevino. Despues de este accidente regresó al norte, reuniéndose a Vea el 6 de marzo de 1676, y emprendiendo juntos la vuelta al Perú. Llegaron al Callao el 19 de abril con la buena nueva de que no existian los piratas en el sur, lo cual fué mui celebrado en Lima.

El señor Barros Arana da cuenta en su *Historia Jeneral de Chile* que en los archivos españoles ha encontrado un grueso cuaderno suscrito por el capitan don Antonio de Vea, que lleva el título siguiente: *Relacion diaria del viaje que hizo a las costas del Estrecho de Magallanes, con recelo de enemigos, saliendo del puerto del Callao a 21 de setiembre de 1675, dirijida al Presidente del Consejo de Indios y dedicada al virrei del Perú.* El ex-Director de la Oficina Hidrográfica y distinguido marino, don Francisco Vidal Gormaz, obtuvo en Madrid una copia íntegra de este viaje, que aun permanece inédita

Otras espediciones.—El padre Mascardi.
(1577-1703).

Para completar esta noticia de las espediciones a la rejion austral, ya sea en sus costas, ya sea en sus islas mas cercanas o en el continente, cabe recordar aquí otras espediciones enviadas por los gobernadores de Chile, organizadas por los particulares o por los jesuitas.

Se sabe que desde 1577 se organizaron espediciones en Valdivia para ir a buscar la fabulosa ciudad de los Césares.

Posteriormente, el capitan Juan Velasquez Aleman, gran piloto, entró por un rio caudaloso de la costa y llegó a una laguna situada en los 48°, *que le pareció era la de los Césares.*

El gobernador don Juan Verdugo envió mas tarde otra espedicion, con el objeto de esplorar la rejion austral, sin obtener resultado alguno.

Esta última espedicion determinó al padre jesuita, Nicolas Mascardi, a proyectar un viaje a la Patagonia con el fin de hallar las poblaciones que se suponian fundadas por los españoles náufragos de las primeras espediciones al estrecho de Magallanes, o por los restos de la espedicion de Sarmiento, y sobre las cuales circulaban los cuentos mas fantásticos.

Digitized by Google

Los viajes y esploraciones del padre Mascardi, dice el señor Barros Arana en una nota a la historia del padre Rosales, tal como se encuentran consignados en los historiadores de la compañia, y particularmente en la historia indicada, tienen algo de prodijioso.

En 1667 habia hecho una espedicion preliminar al otro lado de los Andes, y marchando hácia el sur, llegó hasta las orillas de una gran laguna situada en el centro de la Patagonia a los 46° de latitud.

El padre Mascardi hizo sus viajes desde 1670 hasta 1673, aunque sobre este punto hai alguna discrepancia en las fechas. Despues de haber instalado su mision en las orillas del lago de Nahuelhuapi, recorrió en 1670 la falda oriental de la cadena de los Andes hasta el estrecho de Magallanes. Al año siguiente, 1671, recorrió los mismos terrenos, y atravesando la cordillera mui al sur, volvió a las costas del Pacífico. En 1672 fué de Nahuelhuapi hasta el Atlántico, mui cerca del cabo de las Vírjenes, en la boca oriental del estrecho, baustizando en su espedicion. Su cuarto y último viaje fué del año 1673. Saliendo de su mision, siempre en busca de la ciudad de los Césares, dirijió su rumbo por el medio de la Patagonia para llegar al centro del estrecho, sin lograr el éxito de sus afanes, pues jamas pudo hallar su fabulosa poblacion.

El padre Mascardi pereció a manos de los indios en febrero de 1673, segun los datos mas prolijos, dejando las noticias mas contradictorias sobre sus viajes. Por esto mismo, los pocos antecedentes jeográficos recojidos, no añadieron a los conocimientos de la rejion nada de notable.

Don Miguel Luis Amunátegui ha aprovechado en su obra sobre *La cuestion de límites* (con la República Arjentina), las cartas del padre Mascardi consignadas en la *Conquista espiritual del reino de Chile* por el padre Rosales.

Mas tarde, en 1703, el padre de la Laguna, ayudado por el padre Guillermo, ambos jesuitas, pretendieron fundar otra mision en Nahuelhuapi, y tambien fracasaron, no dejando huellas mayores de sus esploraciones, como puede verse en la *Historia de los jesuitas en Chile* por el padre Miguel de Olivares. «Los jesuitas hallaron caminos desconocidos, visitaron una comar-

Digitized by Google

ca absolutamente inesplorada, y, sin duda, adquirieron sobre ella noticias que habria convenido conservar; pero el abandono de la mision hizo que se descuidaran esas noticias, y los cronistas que nos han referido esos sucesos, solo nos han dejado relaciones mas o menos vagas bajo el aspecto jeográfico, insuficientes para darnos una idea cabal de ese pais». El padre Guillermo escribió una vida del padre de la Laguna, que quizás se perdió sin publicarse. Solo se tiene noticia de esos viajes por los datos algo confusos consignados por el padre Olivares en su recordada historia.

Digitized by Google

CAPÍTULO IX

Filibusteros, corsarios y contrabandistas

La campaña de Anson

Oríjen de los filibusteros.—Sus campañas en el Pacífico.—Bartolomé Sharp.—Cook y Davis.—Espedicion de Juan Strong.—El corsario Guillermo Dampier.—Woodes Rogers.—Espedicion de Juan Clipperton y Jorje Shelvocke.—Paralizacion de los viajes de los ingleses al mar del sur.—Vuelta de los holandeses al Pacífico.—Espedicion de Jacob Roggeween.—Naves contrabandistas.—Los buques de «Rejistro».—La Campaña de Anson en el Pacífico.—Espedicion de Pizarro.—Don Jorje Juan y don Antonio de Ulloa.

La terrible asociacion de aventureros de todas nacionalidades (1), especialmente ingleses, que se unieron con el objeto de fomentar el contrabando y evitar así las trabas impuestas a los estrajeros que negociaban en las colonias españolas, sobre todo en las Antillas, ejerció una influencia considerable en el comercio del Nuevo Mundo. Esos aventureros se daban el nombre de *freebooters*, o traficantes libres, de donde los franceses formaron la palabra *filibustiers* o filibusteros, en castellano. Otros los llamaban *bucaneros*, cuyo significado es, *república flotante*.

Estos piratas, saliendo del mar de las Antillas, estendieron luego sus correrías al Pacífico y mares del sur, sin allegar mayores esploraciones al conocimiento de la jeografía, pero reanudando los viajes de los estranjeros en estas costas, que durante el decenio de 1670 a 1680 no fueron visitadas por ninguna nave de otro pais (2).

Nos ocuparemos tan solo de aquellas espediciones mas calificadas y que se refieren principalmente al pasaje por el estrecho de Magallanes o por el Cabo de Hornos y estrecho de Le Maire.

---

(1) Para estractar este capítulo nos hemos servido principalmente de la *Historia Jeneral de Chile* por don Diego Barros Arana.

(2) Seixas y Lobera, en su *Descripcion jeográfica y derrotero de la rejion austral magallánica* (Madrid, 1690), dice que en ese periodo entraron al Pacífico algunas naves inglesas y holandesas; mas, esto no está probado.

Digitized by Google

XXIII Espedicion, de Bartomé Sharp (1680-1681)

Con esta espedicion se inicia la primera campaña de los filibusteros en el Pacífico.

En 1680 se reunieron en las islas de San Blas, costa de Darien, siete buques filibusteros tripulados por 366 hombres. Casi la totalidad de éstos desembarcaron en la costa vecina a la isla del Oro, el 5 de abril de aquel año, dejando 35 al cuidado de las embarcaciones. Los espedionarios venian al mando de Bartolomé Sharp, quien buscó 600 indios auxiliares. El 19 del mismo mes llegaron al Pacífico, se apoderaron en la costa de dos buques pequeños pertenecientes a españoles, atacaron a Panamá, y siguieron al Perú y Chile.

El 7 de diciembre de 1680 llegaron los espedicionarios a la isla de Juan Fernandez, despues de cometer en las costas todo jénero de tropelías.

Sharp y algunos de sus allegados pretendieron volver a las Antillas por el estrecho de Magallanes, para dar así la vuelta a la América Meridional y continuar en ella sus correrías; pero la mayoria se opuso a este designio y obligó a Sharp a volver al norte. Así se hizo, en efecto, continuando los filibusteros sus asaltos a los puertos y buques españoles.

Despues de recorrer la costa norte hasta el Perú, volvió a intentar Sharp el propósito de dar la vuelta por el estrecho de Magallanes. Esta vez tuvo mejor éxito, pues obtuvo el beneplácito de sus compañeros. En agosto de 1681 dieron la vela hácia el sur.

Un mes mas tarde, se hallaban los filibusteros en la boca occidental del estrecho, en medio de un laberinto de islas y canales que los historiadores de la espedicion (3), han descrito confusamente. Las noticias que dan de esas islas y canales son tan imperfectas, que es casi imposible seguir por ellas su itinerario. Sus mapas mismos no bastan para dar una idea del viaje, porque carecen de todas las indicaciones necesarias para hacer conocer la situacion y las demas condiciones jeográficas de aquellas islas y canales. Ringrose, cuya relacion es mas noti-

(3) Sharp y Ringrose.

Digitized by Google

ciosa que la de Sharp, ha contado que en esos lugares los filibusteros hallaron algunos indios fueguinos a quienes persiguieron sin poder entrar en relacion con ellos. La corta descripcion que hace de esos indios, de sus embarcaciones y de su barbarie, corresponde con la que nos ha dado la mayoria de los viajeros.

Los espedicionarios no pudieron penetrar en el estrecho a causa de los vientos contrarios, encontrándose obligados a doblar el cabo de Hornos. En el mes de noviembre, viéndose arrastrado hasta la latitud 58°, Sharp halló «dos islas de hielo que eran mui altas, y que tenian casi dos leguas de circunferencia. Así, agrega, el frio era entónces exesivo y caia mucha nieve. Habia a bordo un negro jóven que perdió las dos piernas de frio y que murió». Despues de muchas penalidades, que no son del caso recordar aquí, Sharp llegó a la isla Barbada el 28 de enero de 1682.

Sharp publicó en 1684, en Londres, una relacion de su viaje. Ringrose, aventurero ingles, que hizo toda la campaña a las órdenes de Sharp, publicó en aquella ciudad, en 1685, otra relacion en la que probablemente tuvo injerencia aquel célebre corsario.

XXIV Espedicion, de Cook y Davis (1683-1688)

Varios de los aventureros que habian hecho la campaña con Sharp en el Pacífico, reunidos con otros corsarios en número de 70, equiparon un buque de 18 cañones para hacer una nueva espedicion en los mares del sur.

El 23 de agosto de 1683 zarparon los espedicionarios de la bahía de Chesapeak, en las costas de Virjinia, llevando por jefe a John Cook, criollo ingles de la isla de San Cristóbal, que en otras campañas se habia distinguido por su audacia y por sus dotes para el mando.

Desde los primeros dias de su viaje los espedicionarios empezaron a ejecutar sus piraterías. En las costas de Africa, cerca de Sierra Leona, se apoderaron de un excelente buque danés, y trasbordando a él sus ropas, sus armas y sus víveres, prendieron fuego a la nave que habian traido de Virjinia, «para que no pudiese contar cuentos». A mediados de noviembre se hacian de

Digitized by Google

nuevo a la vela para buscar la entrada del estrecho de Magallanes; pero cambiando luego de rumbo, doblaron el cabo de Hornos el 14 de febrero de 1684, dirijiéndose en via recta a la isla de Juan Fernández, que muchos de los espedicionarios habian visitado tres años ántes.

En la mañana del 19 de marzo, hallándose en la latitud de 36°, fueron alcanzados por otro buque que, tomándolo por español, quisieron apresar. Era sin embargo, otro navío ingles al mando de John Eaton, que seguia las huellas de los corsarios anteriores. Eaton se avino a seguir con Cook y lo informó de que habia navegado en union con un buque ingles, al mando del capitan Swan, con patente del almirantazgo para comerciar en América, pero que una tempestad los habia separado a la salida del estrecho de Magallanes.

Cook y Eaton siguieron su marcha en conserva hasta Juan Fernandez, en donde encontraron a un indio que los filibusteros habian dejado allí abandonado y que se habia mantenido de la manera mas orijinal. Cook murió en julio de 1684, sucediéndole en el mando Eduardo Davis, hombre de raro mérito, a pesar de ser filibustero. Sus fuerzas aumentaron en el istmo de Darien, hasta contar 10 embarcaciones y 1,000 hombres de tripulacion. Con ellas desolaron las costas del Pacífico; hicieron huir una escuadra española compuesta de 14 buques, que habia sido enviada en su contra; y volvieron a atravesar el cabo de Hornos en 1687 despues de ejecutar todo jénero de fechorías en las costas de Chile. En mayo de 1688 llegaron a las Antillas, acojiéndose a la amnistia acordada por Jacobo II en favor de los filibusteros.

Esta fué la última campaña de los filibusteros en el Pacífico.

Es cierto, dice el señor Barros Arana, que «las espediciones mas o ménos organizadas de los filibusteros, habian abandonado el Pacífico en 1687: pero la fama de los beneficios alcanzados por ellos y la mayor facilidad con que entónces se hacian esos viajes, merced a los progresos de la navegacion y de la jeografía, comenzaron a atraer a estos mares algunos buques ingleses o franceses que viajaban sin patente y sin permiso. Mitad contrabandistas, mitad piratas, estas espediciones fraudulentas no dejaban mas huellas que el recuerdo de sus depredaciones; pero

Digitized by Google

no se publicaban y talvez ni se escribian sus diarios de navegacion, y, por lo tanto, la historia no puede individualizarlas ni señalar los nombres de sus jefes».

Para completar estas noticias, diremos que en abril de 1692 se divisó en el puerto de Huasco un buque pirata.

El 27 de enero de 1694 se vió otra nave sospechosa en Concepcion, sin saberse adonde fué a parar.

XXV Espedicion, de Juan Strong (1689-1691)

Algunos mercaderes de Londres, creyendo que las buenas relaciones existentes entre Inglaterra y España por la liga de Ausburgo, que tendió a poner un dique a la ambicion de Luis XIV, era una ocasion propicia para comerciar con América, equiparon un buque, armado de buena artilleria y tripulado por 90 hombres, y lo proveyeron de un valioso cargamento de telas, armas y ferreteria.

En noviembre de 1689 salió este buque de Plymouth, bajo el mando del capitan Juan Strong, con patente del almirantazgo, pero sin permiso del gobierno español, el que se consideró innecesario por la circunstancia anteriormente apuntada de las buenas relaciones existentes entre ámbos paises.

Despues de una navegacion feliz, Strong penetró en estrecho de Magallanes el 12 de febrero de 1690, en el cual se vió obligado a permanecer tres meses, sin duda por la falta de viento. El 23 de mayo embocaba el Pacífico, dirijiéndose sobre la isla de la Mocha. Catorce dias despues se presentaba delante del puerto de Valdivia, siendo recibido a cañonazos por los fuertes de la plaza. Obligado a darse a la vela, arribó al puerto de Coquimbo, en donde pidió a las autoridades víveres para 15 dias. Se le concedieron, pero no se le permitió comunicar con tierra.

Dirijiéndose al norte, el capitan Strong fué rechazado en todos los puertos del Perú. Llegó hasta Tumbes, regresando en el mes de octubre a la isla de Juan Fernandez, en donde recojió otros filibusteros ingleses dejados ahí por Davis. Volvió a intentar el comercio con Chile en Concepcion, siendo igualmente rechazado.

Habiendo fracasado en su intento, Strong hizo la vela al estrecho de Magallanes, adonde llegó el 15 de diciembre. Atra-

Digitized by Google

vesó el estrecho en siete dias y en junio de 1691 regresaba a Inglaterra.

Existen dos relaciones inéditas del viaje de Strong: el diario de navegacion del capitan y otra escrita por uno de sus compañeros, Simson. El capitan Burney las utiliza en su *Chronological History* para dar una idea de este viaje que, como se ve, no ha dejado huellas para el conocimiento jeográfico de la rejion austral del continente.

XXVI Espedicion, de Guillermo Dampier (1703-1705)

El 30 de abril de 1703 salió del Támesis una nueva espedicion dirijida contra las costas del Pacífico. Se componia de tres naves armadas, entre ambas, de 42 cañones y tripuladas por 180 hombres, bajo el mando de Guillermo Dampier, marino de gran reputacion.

El viaje se hizo sin mayores contratiempos hasta las costas del Brasil, en donde hubo contratiempos y dificultades en las tripulaciones. En seguida se dirijió Dampier al Pacífico por la ruta del cabo de Hornos, llegando a Juan Fernndez en los primeros dias de febrero de 1704. Allí surjieron nuevos trastornos entre los espedicionarios, uno de los cuales fué abandonado en la isla, dirijiéndose por último a las costas del norte y a los mares del Asia para volver a Inglaterra sin haber obtenido gran provecho y sin dejar mayores datos de las rejiones que atravesaron.

XXVII Espedicion, de Woodes Rogers (1705-1711)

A principios del año 1709, tuvo noticia el gobernador de Chile de que se estaba organizando en Lóndres una escuadra de siete grandes buques con destino a los mares del Sur, al mando de un antiguo filibustero de mucho renombre llamado Dampier (4). Esta noticia era en parte exacta, pero la espedicion solo constaba de dos buques, armados uno con 30 cañones y el otro con 26, tripulados por 334 hombres. Venian al mando del capitan Woodes

(4) Barros Arana.

Digitized by Google

Rogers y del médico Tomas Dover, su segundo. Guillermo Dampier tenia el cargo de primer piloto de la espedicion.

Este corso se dió a la vela el 1.° de setiembre de 1708, partiendo del puerto de Cork, en Irlanda. El viaje se efectuó sin ninguna contrariedad, doblando el cabo de Hornos y encontrándose el 31 de enero de 1709 a la vista de Juan Fernandez, que era el refujio obligado de todos los corsarios. Allí hallaron al escoces Alejandro Selkirk (o Selcrag), que habia sido contramaestre en uno de los buques del corso anterior y a quien el capitan Stradlig habia abandonado en esta isla. La historia de Selkirk ha sido contada varias veces, hasta hacerse célebre con la famosa obra de Daniel de Foe titulada: *Robinson Crusoe.*

Los espedicionarios siguieron viaje al norte, hostilizando los puertos del Perú, tomándose a Guayaquil y llegando hasta la Nueva España, para dirijirse en seguida a molestar a los españoles en los mares del Asia. El 14 de octubre de 1711 regresaban con toda felicidad a Inglaterra. Los capitanes Rogers y Cook (este último venia como oficial en la espedicion) escribieron la relacion del viaje, dando mayor desarrollo a los sucesos militares que a las noticias jeográficas o hidrográficas.

XXVIII Espedicion, de Juan Clipperton y Jorje Shelvocke (1719-1722)

En 1718 algunos comerciantes ingleses prepararon una espedicion corsaria para venir a hostilizar el comercio español en el Pacífico, con patente dada por el gobierno de Inglaterra.

Se componia esta espedicion de dos buenos buques, el *Success* y el *Speedwell*, armados con 60 cañones y tripulados por cerca de 300 hombres. Se dió el mando en jefe a Juan Clipperton, compañero de Dampier, reconociendo como segundo a Jorje Shelvocke, que habia servido como teniente en la marina real.

El 13 de febrero de 1719 se dieron a la mar, separándose seis dias despues, mas que por una tempestad que sobrevino, por resentimientos entre ambos jefes, pues el uno no queria servir a las órdenes del otro.

Clipperton, que mandaba el *Success*, llegó el 29 de mayo a la boca oriental del estrecho, embocándolo sin mayor dificultad. Durante mas de dos meses permaneció en él, reconociendo el canal de Santa Bárbara, que habia sido descubierto de una

Digitized by Google

manera casual por un buque frances, en 1713. Clipperton mandó algunos botes a esplorar ese canal, los que tardaron nueve dias en volver con la noticia de que era mui aventurado navegar en él. En los primeros dias de agosto, Clipperton dió la vela por el canal con el *Success*, a pesar de los datos que le habian suministrado sus oficiales; lo reconoció solo en parte, pues tomó un brazo distinto al canal principal. Descubierto el error, volvió sobre sus pasos y tomando el estrecho lo desembocó el 8 del mismo mes. Clipperton siguió viaje a la isla de Juan Fernandez, que era el punto de reunion con Shelvocke, caso de separarse.

En cuanto a éste, que montaba el *Speedwell*, llegaba a la isla de Santa Catalina en las costas del Brasil el 19 de junio, cuando Clipperton se hallaba ya en el estrecho. Allí celebró un convenio con su jente para la distribucion de las presas que hicieran; y continuando su viaje al sur, esquivó la entrada al estrecho de Magallanes y fué a doblar el cabo de Hornos. El 25 de setiembre pasaba el estrecho de Le Maire y doblaba el cabo con no pocas dificultades, avistando las costas australes de Chile a mediados del mes de noviembre.

Shelvocke llevaba consigo una traduccion inglesa del libro de Frezier, publicada en Lóndres en 1718, y cuyos mapas y descripciones debian serle de grande utilidad. Tambien traia a su bordo a un frances, M. de La Fontaine, que conocia el pais.

Habiéndose acercado a la estremidad norte de la isla de Chiloé, el 30 de noviembre, penetró con bandera francesa en el canal que la separa del continente. Frente a Carelmapu sufrió un tiempo lluvioso y fuertes mareas, llegando el 1.º de diciembre cerca de la pequeña aldea de Chacao que se proponia atacar. Una de las lanchas del *Speedwell* dió la vuelta a la isla, «que se entiende dos grados en la latitud», dice el historiador de la espedicion, para procurarse víveres y huir del peligro de ser cortada por las embarcaciones españolas.

En enero de 1619, Shelvocke llegó al puerto de Concepcion con dos embarcaciones españolas que habia espresado. En la bahía de Coliumo apresó otro buque español, el *San Fermin*, que iba cargado con rico botin, dirijiéndose enseguida a Juan Fernandez y a las costas del Perú, haciendo un corso tan atrevido como fructífero. El 11 de mayo recalaba nuevamente en Juan Fernandez para sustraerse a la persecucion de las naves

Digitized by Google

españolas y dar descanso a su tripulacion. Catorce dias despues, el 25 de mayo, una violenta tempestad arrojó el buque contra las rocas haciéndolo pedazos. Con los restos del *Speedwell* construyeron los corsarios un gran lanchon que estuvo listo para hacerse a la vela el 5 de octubre. Una piedra grande, amarrada a un cable, le servia de ancla, y todos los demas aparatos y útiles correspondian a esa carencia de elementos. Ese lanchon recibió el nombre de *Recovery* (Restablecimiento). En él se embarcó Shelvocke con 47 hombres y se hizo a la mar el 6 de octubre, quedando voluntariamente en la isla 11 ingleses y 13 indios americanos.

Shelvocke desembarcó en Iquique, y en Pisco apresó un buque español con el cual fué hasta Panamá. Allí se reunió con Clipperton e hicieron juntos varios correrías, pero separándose luego para regresar a Europa por los mares del Asia el año 1822.

Jorje Shelvocke, de vuelta a Inglaterra, publicó la relacion de sus viajes en 1726, narrando sus aventuras pero sin dedicarse a los estudios jeográficos. Uno de sus subalternos, Guillermo Betagh, publicó en 1728 otro libro para refutar a aquel. En cuanto a la relacion del viaje de Clipperton, no existe ninguna especial, pero Betagh ha dado en su libro un resúmen del diario del oficial Jorje Taylor, que servia a las órdenes de aquel. Vicuña Mackena hace un resúmen de estos viajes en su *Historia de Valparaiso* y en su *Historia de la Isla de Juan Fernandez.*

Despues de las espedicion de Clipperton y de Shelvocke, se paralizaron por algunos años las empresas inglesas de corso o comerciales que se llevaban a efecto en los mares dal sur, con motivo del fracaso de la gran negociacion conocida con el nombre de «Compañia del mar del sur», que so pretesto de verificar una empresa mercantil estraordinaria, fué tan solo una especulacion escandalosamente fraudulenta que arruinó a muchas jentes. Por muchos años no se queria oir hablar en Inglaterra de comerciar con las colonias americanas por esa fatal negociacion que solo enrriqueció a sus directores.

Pero si el triste y vergonzoso fracaso de aquella compañia dió oríjen a que por entónces se suspendieran las espediciones inglesas a las costas del Pacífico, en esa misma época volvian los holandeses a reanudar sus espediciones. La mas famosa de

Digitized by Google

ellas, no tanto por el comercio que hizo, cuanto por su valor jeográfico, fué la siguiente.

XXIX Espedicion, de Jacob Roggeween (1721-1723)

Jacob Roggeween era un marino holandes que habia navegado en la India. De vuelta a Holanda, en posecion de una fortuna considerable, Roggeween, haciendo revivir un proyecto de su padre, presentó a principios de 1721 un memorial a la compañia de las Indias Occidentales, en el que proponia un plan de descubrimientos en las tierras australes, conocidas hasta entónces solo por las indicaciones raras e inciertas de algunos jeográfos, pero que podian ser una fuente de riqueza como algunos de los otros paises descubiertos por los europeos en los últimos dos siglos. Aquella compañía, cuyos negocios se hallaban en mal estado, aceptó el ofrecimiento y mandó preparar tres naves para que, bajo el mando del mismo Roggeween, salieran en busca de los paises desconocidos.

El propósito declarado de la espedicion era hacer un viaje de descubrimiento, pero seguramente la compañia creia resacirse de sus gastos, sea esplotando las rejiones que se hallaran, sea haciendo por otra via el comercio de las Indias Occidentales. En esa época la navegacion habia hecho tales progresos, que los largos viajes arredraban a poca jente. Bajo la audaz iniciativa de los filibusteros y corsarios, el dar una vuelta al globo habia llegado a ser una empresa que casi podria decirse vulgar, desde que en el corto espacio de treinta y cinco años (de 1686 a 1722) se habian hecho, a lo ménos, seis espediciones de esa naturaleza, algunas de ellas en embarcaciones débiles y de mui pequeño porte. La empresa de Roggeween tenia sobre todas ellas el prestijio de ser un viaje principalmente científico, en vez de una campaña de aventuras y de piraterías.

El viaje de Roggeween no correspondió, sin embargo, a las esperanzas que se habian concebido en él. Partiendo de Texel el 21 de agosto de 1721, tuvo que soportar diversas contrariedades que no tenemos para qué referir, y despues de esplorar algunas islas vecinas al estrecho de Magallanes, que los historiadores de la espedicion describen con mucha vaguedad, dobló el cabo de Hornos y llegó al Pacífico, fondeando el 10 de marzo

Digitized by Google

de 1722 en la isla de la Mocha y poco despues en la isla de Juan Fernandez.

A fines de marzo partió Roggeween con rumbo al occidente. El 6 de abril (lúnes de Pascua) avistó una isla observada ya por otros esploradores (entre ellos por Davis en 1687), pero que esta vez fué objeto de un reconocimiento mas detenido y mereció el nombre de Pascua, con que se le conoce hasta ahora. El resto del viaje de Roggeween fué un tejido de aventuras. Apresado por las mismas autoridades holandesas en Batavia, fué víctima de todo órden de contrariedades hasta que pudo regresar a su patria en julio de 1723.

Dos de sus oficiales escribieron la relacion de este viaje de escaso valor histórico y jeográfico.

En 1724 pasaron el cabo de Hornos otras tres naves holandesas para hacer el comercio de contrabando en las costas de Chile. No se tiene el nombre del jefe de esta espedicion y probablemente eran naves que se habian unido tan solo para protejerse mútuamente mientras hacian su comercio. Una de estas naves fué apresada por los españoles.

Por este tiempo empezaron a doblar el cabo de Hornos los buques mercantes que se llamaron de «Rejistro», los cuales, con permiso del gobierno español, comenzaron a desarrollar su comercio con Buenos Aires y las costas del Pacífico. El primer buque de esta clase que dobló el cabo de Hornos, fué el navio *Zelarin*, mandado por don Antonio Grang y Arraez. Estos buques de «Rejistro» quitaron la casi totalidad de su comercio a las naves holandesas y francesas que continuaban haciendo el contrabando.

XXX Espedicion, de Jorje Anson
(1740-1744)

Esta notable espedicion inglesa tuvo por objeto hostilizar las costas occidentales de América y abatir el comercio español en sus colonias, despues de declarada la guerra entre Inglaterra y España en octubre de 1739.

Salió esta espedicion el 18 de setiembre de 1740 del puerto de Portsmouth al mando del acreditado y viejo marino, Jorje Anson, que contaba mas de 20 años de buenos servicios. La escuadrilla se componia de seis buques de diversos portes, arma-

Digitized by Google

dos con 236 cañones, y de dos trasportes provistos de víveres para una larga campaña. Se embarcaron, ademas, mercaderias por valor de 15,000 libras esterlinas que podrian cambiarse, segun se creia, en los paises americanos, por mantenimientos frescos. Las tripulaciones y tropas embarcadas en esas naves subian a 1,980 hombres, entre los cuales figuraban 500 inválidos de un asilo, que sirvieron para completar la dotacion por falta de jente jóven y robusta.

Despues de una navegacion bastante lenta, la escuadrilla llegaba el 25 de octubre a la isla de Madera y seguia a la de Santa Catalina, en la costa sur del Brasil, a donde aportó el 18 de diciembre, a objeto de renovar sus provisiones. Allí perecieron algunos oficiales y muchos marineros. Los espedicionarios siguieron viaje el 18 de enero de 1741 tocando en el puerto de San Julian, en la costa patagónica. En este lugar permaneció Anson hasta el 27 de febrero, tomando las medidas necesarias para pasar el cabo de Hornos y dictando las instrucciones para reunirse en el Pacífico, caso de que alguna tempestad dispersara las naves.

La escuadrilla del comodoro Anson cruzó el estrecho de Le Maire sin dificultad, pero acercándose a los mares australes en la proximidad del equinoxio de otoño, en que frecuentemente se levantan allí las mas desastrosas tempestades, la cojió una de éstas y luego otras mas produciendo una catástrofe casi jeneral. Los buques se dispersaron en todas direcciones. Dos de ellos, considerablemente estropeados, no pudieron doblar el cabo de Hornos, y se vieron forzados a volver a Rio Janeiro a reparar sus averías. Otro, la fragata *Wager*, de 26 cañones y 150 hombres de tripulacion, se hizo pedazos en las rocas que rodean por el norte las islas de Guayaneco, situadas entre los paralelos 47 y 48, al sur del golfo de Penas, y sus tripulantes, salvadas de la muerte, tuvieron que pasar por penurias terribles y morir poco mas tarde, muchos de ellos, de la manera mas trájica. El navío almirante, el *Centurion*, hermoso buque de 60 cañones, mandado por el mismo Anson, arrastrado por la tempestad y las corrientes del mar, describió en su marcha un verdadero laberinto de vueltas y revueltas capaces de hacer perder toda idea de rumbo a marinos ménos esperimentados.

Digitized by Google

El comodoro Anson se dirijia al Pacífico a intento de apoderarse de la plaza de Valdivia, que debia servir de centro a los ingleses para sus futuras operaciones, pero la dispersion de la escuadrilla y el estado lastimoso en que se hallaban sus tripulaciones hizo imposible la ejecucion de este proyecto. El *Centurion* se dirijió a la isla de Juan Fernandez, a donde llegó el 10 de junio en el estado mas desastroso. En ese punto se le reunieron las naves que se salvaron de las tempestades, que eran tres navíos y un trasporte. De 961 hombres de que se componia la tripulacion de esos tres navíos, habian muerto de escorbuto, o por otras causas, 626, principalmente inválidos o soldados de desembarco.

Despues de reparar sus averías y de hacer que las tripulaciones recuperaran sus fuerzas en aquella isla, Anson se hizo a la mar a mediados de setiembre de 1741 para hacer un corso tan feliz como fructífero a lo largo de las costas de Chile y del Perú hasta la Nueva España. Siguió mas tarde viaje a los archipiélagos del Asia y practicó su espedicion de corso en esos mares hasta que dió la vuelta a Inglaterra el 15 de junio de 1744, siendo recibido por el gobierno ingles y por el pueblo con grandes honores por su atrevido cuanto provechoso viaje.

Existen numerosas publicaciones y relaciones de la espedicion de Anson a los mares australes y al Pacífico, como el libro de Pascal Thomas, profesor de matemáticas a bordo del *Centurion*, titulado: *A true and impartial journal of a voyage to th. South Seas and round the globe in H. M.' s the «Centurion», under the command of commodore George Anson* (1745), i como la relacion de Benjamin Robins, hecha sobre los apuntes de Ricardo Walter, capellan de la espedicion, y quien durante muchos años pasó por verdadero autor de ella. Tiene por título: *A voyage round the world in the years 1740–44 by George Anson esqe comander-in-chief of a squadron of his Majesty's ships, sent upon au expedition to the South Seas.* Hai otras relaciones tanto inglesas como españolas de este importante viaje, así como del naufrajio de la fragata *Wager*, que no anotamos por no alargar esta noticia bibliográfica, que para mayores datos puede consultarse la *Historia Jeneral de Chile* por don Diego Barros Arana, pájinas 119 y 120 del tomo VI.

Digitized by Google

XXXI Espedicion, de don José Alfonso Pizarro (1740-1746)

Al mismo tiempo que el gobierno ingles despachaba la escuadrilla de Anson al Pacífico, el gobierno español, que habia estado al cabo de sus aprestos y habia tenido tiempo para precaverse, habia equipado una escuadra de cinco navíos de guerra, armados con 308 cañones y tripulados por 2,600 hombres, fuera de un rejimiento de infanteria, con el objeto de impedir el paso de la escuadra inglesa al sur del océano Atlántico, y en caso de no lograrlo, seguirla hasta el Pacífico.

Esta escuadra española fué puesta a las órdenes del teniente jeneral de marina don José Alfonso Pizarro, y salió en persecucion de aquella tan luego como se hizo a la mar. Las dos escuadras estuvieron casi a la vista frente a la isla de Madera, y como la inglesa continuase su viaje hácia el sur, la española la siguió en cumplimiento a sus instrucciones. En la isla de Santa Catalina, situada hácia el sur del Brasil, estuvieron a punto de avistarse las dos escuadras por segunda vez.

Los espedicionarios españoles, despues de tocar en el Rio de la Plata (5 de enero de 1741), siguieron su derrota al cabo de Hornos, pasando el estrecho de Le Maire con corta diferencia a los ingleses. Las terribles tempestades que sufrieron ellos, fueron todavía mas desastrosas para los españoles. Dispersados los buques de éstos y mui estropeados, perdieron gran parte de sus tripulaciones a causa de esos contratiempos, de las enfermedades y de la falta de bastimentos. Uno de sus buques, la fragata *Hermione*, con 500 tripulantes, desapareció, sin que jamas se supiera su suerte. Otra, la *Guipúzcoa*, despues de sufrimientos inauditos, de arrojar a la mar sus cañones, para alijerar la nave que hacia agua por todas partes, y de perder 250 hombres a causa del hambre, llegó al sur de la isla de Santa Catalina. La tripulacion, dejando abandonada la nave, buscó descanso a sus grandes fatigas en las costas vecinas. Ninguna de las otras naves consiguió doblar el cabo de Hornos, volviendo al Rio de la Plata en el estado mas desastroso.

El almirante Pizarro hizo cuanto pudo por reparar las tres naves que aportaron al Rio de la Plata, consiguiendo que dos se pusieran en movimiento. La tercera, que era una fragata de

Digitized by Google

44 cañones, llamada la *Esperanza*, fué dejada en Montevideo para que continuase sus reparaciones. En octubre de 1741, los españoles se lanzaron al mar en aquellos dos buques, uno de los cuales encalló al bajar el Rio de la Plata, siendo abandonado; y el otro, asaltado por nuevas tempestades en los mares del sur, tampoco pudo doblar el cabo de Hornos, viéndose obligado a volver al puerto de donde habia partido en enero de 1742.

En la primavera siguiente hizo Pizarro la tercera tentativa para llegar al Pacífico. Uno de los oficiales de la escuadra, el capitan don Pedro de Mendinueta, tomó el mando de la *Esperanza*, convenientemente reparada, y saliendo del Rio de la Plata el 20 de noviembre de 1742, dobló felizmente el cabo de Hornos y llegó a Concepcion el 26 de enero de 1743. El almirante Pizarro llegó por tierra a Chile en los primeros dias de enero de aquel año, siendo objeto de burlas en los periódicos europeos que decian que habia doblado el cabo de Hornos en carreta.

Para conocer el resto de la espedicion de Pizarro es necesario recordar la notable espedicion científica de don Jorje Juan y de don Antonio de Ulloa, que a pesar de no haber tenido comision directa alguna con relacion a los mares australes, utilizaron sus viajes en provecho de la jeografía y de las ciencias en jeneral, mucho mejor que gran número de espedicionarios especiales a aquellas rejiones, señalando el comienzo de una era de estudios y de trabajos para la marina española y para los progresos de la navegacion.

XXXII Espedicion, de Don Jorje Juan y de Don Antonio de Ulloa (1743-1744)

Al mismo tiempo que la escuadrilla de Pizarro perseguia a la de Anson por los mares del sur, el Virrey del Perú equipaba dos buques mercantes de 700 y 600 toneladas, los armaba con 30 cañones y los equipaba con 350 hombres para que fueran a batir en aquella misma direccion a las naves inglesas, miéntras despachaba otra escuadrilla a los mares del norte con igual objeto. Aquellos buques fueron puestos bajo las órdenes de los capitanes don Jorje Juan y don Antonio de Ulloa, oficiales de mérito que ayudaban en Quito a la comision científica fran-

Digitized by Google

cesa encargada de medir un arco de meridiano para conocer la figura exacta de la tierra.

El 4 de diciembre de 1742 salieron esas naves del Callao, tocando en Juan Fernandez, islas que reconocieron prolijamente, y dirijiéndose en seguida a Talcahuano, en donde se unieron a la fragata *Esperanza*. Las tres naves siguieron viaje a Valparaiso a donde llegaron el 24 de febrero para recibir a su bordo al jeneral Pizarro.

Los sucesos siguientes de esta espedicion, no tienen atinjencia alguna al propósito de este libro. Solo diremos, para concluir, que el almirante Pizarro siguió viaje al Perú, en cuyas costas perdió mas de un año sin encontrarse jamas con las naves de la escuadrilla inglesa. A fines de 1744, volvia el almirante Pizarro al sur, dejando en el Callao la fragata *Esperanza* para el resguardo de esas costas. Atravesó en seguida la cordillera para llegar al Rio de la Plata, miéntras don Jorje Juan y don Antonio de Ulloa doblaban el cabo de Hornos, haciendo estudios jeográficos y de todo jénero de las costas y paises que atravesaron, que les sirvieron mas tarde para sus interesantes libros sobre la América meridional.

El almirante Pizarro se embarcó en Montevideo en la fragata *Asia* de 66 cañones, que habia quedado reparándose. A mediados de octubre de 1745, se hacia a la vela para España el último resto de la poderosa escuadra que cinco años ántes habia venido a América. Despues de diferentes peripecias llegaba el almirante Pizarro al pequeño puerto de Corcubion, en Galicia, a principios de 1746, a dar cuenta de los inauditos desastres que habia sufrido aquella escuadra, sin dejar huella alguna ni de gloria para la marina española ni de esploraciones o estudios jeográficos o hidrográficos.

Don Jorje Juan y don Antonio de Ulloa publicaron varios libros sobre su viaje a la América meridional, con observaciones jeográficas y científicas mui dignas de recordarse, así como se publicaron algunas otras relaciones de sus viajes y biografías, en que se dan detalles interesantes sobre los mares australes y algunos puntos de las costas; pero de aquellos libros solo dos tienen atinjencia a Chile y al objeto primordial del presente trabajo, la *Relacion histórica del viaje a la América meridional hecho de órden de S. M. para medir algunos grados del meridiano te-*

Digitized by Google

rrestre (Madrid, 1748); y el informe privado que sobre el estado de estos paises pasaron al gobierno español. publicado en Madrid en 1826 con el título de *Noticias secretas de América*, etc. Don Antonio de Ulloa publicó, ademas, sin la colaboracion de su compañero de estudios, otro libro titulado: *Noticias americanas*, etc. (Madrid, 1792).

Las noticias jeográficas y los mapas de estos ilustres viajeros, por lo que respecta a los mares del sur, si bien no son de gran mérito por su prolijidad o exactitud, sirvieron no obstante a los navegantes posteriores que utilizaron de unas y de otras.

Digitized by Google

Digitized by Google

CAPÍTULO X.

Los franceses en el Pacífico.

Los primeros espedicionarios franceses.—Los filibusteros.—Espedicion de M. de Gennes. — M. Beauchesne.—Coudray-Pérée y Fouquet.— El viaje del padre Luis Feuillée.—Escursion científica de Frezier.—La Barbinais le Gentil.—Consideraciones jenerales.—Los viajes de Bongainville.—Espedicion de La Pérouse.

Los primeros espedicionarios franceses que atravesaron el estrecho de Magallanes o doblaron el cabo de Hornos, pertenecieron a la temible asociacion de los filibusteros o fueron comerciantes clandestinos, cuyos propósitos no podian ser otros que los del lucro, y que, por lo tanto, en manera alguna contribuyeron a los progresos de la jeografía. Corsarios desconocidos, no han dejado mas huellas de su paso por esos mares que los actos de violencia cometidos para hacer su negocio de contrabando.

La mas remota noticia que se tenga de alguna espedicion francesa al Pacífico se refiere al año 1686. El injeniero frances M. Froger, autor de la *Relation du voyage de M. de Gennes au détroit de Magellan* (Paris 1698), dice a este respecto lo que sigue:

«Por los años de 1686, algunos filibusteros de la isla de Santo Domingo, despues de haber recorrido durante algunos años las costas de Carak (Caracas), de Nueva España y de Cuba, sin haber podido hacer fortuna, resolvieron pasar a las del mar del sur, que, segun sabian, eran mas ricas y menos fortificadas... El paso del estrecho de Magallanes les pareció mas seguro; i por allí entraron en número de 80 hombres al mar del sur, donde se hicieron temer por sus frecuentes desembarcos en diversos lugares y por el gran número de naves ricamente cargadas que tomaron... Habiendo pasado esta vida funesta durante siete años, resolvieron repasar al mar del norte, con el deseo de volver a la patria. Se reunieron a este efecto en la isla Fernand (Juan Fernandez), donde se repartieron su botin y encontraron que cada uno de ellos tenia ocho a nueve mil

Digitized by Google

libras (un franco por libra). Tomada esa resolucion, 23 de ellos, a quienes la suerte les hizo perder en el juego lo que habian ganado en tanto tiempo, resolvieron quedarse en esta isla con una piragua, y se trasladaron a las costas del Perú resueltos a perecer o ganar lo que habian perdido. Se hicieron dueños de cinco naves, de entre las cuales elijieron la que les pareció mas aparente para terminar el viaje».

Este buque se perdió en el estrecho de Magallanes. Los espedicionarios estuvieron allí diez meses construyendo otra barca. La cargaron con cuanto pudieron salvar de los restos de la otra y lograron llegar a Cayena despues de grandes sacrificios.

La relacion de M. Froger ha sido puesta en duda por varios historiadores, pero compulsados diferentes documentos, es indudable que estas noticias son exactas.

Otros corsarios o contrabandistas franceses siguieron a aquellos, hasta que en 1695 se formó en Francia la primera espedicion formal a los mares del sur y de la cual nos ocuparemos en seguida.

XXXIII Espedicion, de M. de Gennes (1695-1697)

A principios de 1695 (1), un jentil-hombre frances y capitan de la flota real, llamado de Gennes, alentado por los informes que acerca de las colonias españolas del mar del sur le habia dado un antiguo filibustero llamado Macerty, se presentó en Paris para demostrar a la Corte las ventajas que podian alcanzarse de una espedicion contra esos paises, ofreciéndose él mismo para llevarla a cabo. «Las proposiciones de M. de Gennes, dice el historiador de esta empresa, fueron recibidas con el buen éxito que él podia esperar. El Rey (Luis XIV) le suministró los buques a su eleccion; y la noticia del viaje tuvo tanto crédito que muchas personas de la primera calidad se hicieron un placer en interesarse en su armamento. Encontró muchos jóvenes que, impulsados igualmente por la curiosidad de ver tan hermosos paises y por el deseo de adquirir alguna fortuna, se ofrecieron empeñosamente para hacer la campaña.

(1) Barros Arana.

Digitized by Google

Al efecto, se alistaron seis naves, tres de ellas de gran porte, provistas de 126 cañones y tripuladas por 720 hombres, que formaban una escuadra de un poder irresistible en las colonias de España contra las cuales iba dirijida.

Pero el capitan de Gennes y los otros marinos que lo acompañaban, si bien eran hombres intrépidos y resueltos, carecian, segun parece, de las dotes especialmente necesarias para empresas de este jénero. Partieron de la Rochela el 3 de junio de 1695, pero en vez de dirijirse rápidamente a su destino, perdieron un tiempo precioso en las islas de Cabo Verde y en el rio Gambia, hasta los primeros dias de octubre, y habiendo llegado a mediados de diciembre a Rio Janeiro, permanecieron en ese puerto hasta el 5 de enero de 1696.

A principios de febrero penetraron los espedicionarios franceses en el estrecho de Magallanes. Venciendo no pocas dificultades y sufriendo un frio estraordinario, lograron doblar el cabo Froward y llegar hasta el puerto Galan, en donde estuvieron al abrigo de los fuertes vientos del oeste que les impedian avanzar al Pacífico.

«El mar y los vientos, dice el historiador a que nos hemos referido, no cesaban de contrariar nuestro proyecto. El 3 de abril, como comenzábamos a estar escasos de víveres y como por estar mui avanzada la estacion no habia esperanza de hallar vientos favorables para entrar en el mar del sur, se resolvió que si en dos dias los vientos no cambiaban, volveriamos atras para procurarnos víveres y buscar fortuna en otra parte. Puede juzgarse de cuánto pesar y de cuánta desesperacion serian capaces en tales circunstancias las jentes que aguardaban toda su fortuna de aquella empresa. No habia un solo marinero que no hubiese preferido morir de hambre antes que retroceder. Ya se habian acostumbrado a comer ratas, y como precio ordinario pagaban quince sueldos por cada una... El 5, siéndonos siempre contrarios los vientos, nos preparamos para salir al mar del norte como habia sido resuelto dos dias ántes».

A pesar de todo, hicieron nuevas tentativas para seguir adelante, siendo forzados a retroceder. El 11 de abril de 1696 desembocaron el estrecho los espedicionarios franceses, demostrando poca audacia y poca pericia. De Gennes volvió a Francia

Digitized by Google

en 1697, despues de ejecutar algunas correrías en el mar de las Antillas.

Esta espedicion ha sido recordada en el diario de viaje escrito por el injeniero Francisco Froger y publicado en Paris en 1698 con el título de *Relation du voyage de M. de Gennes au détroit de Magellan.* Es una relacion noticiosa de los paises visitados. Sus mapas y planos son meros bosquejos y las descripciones que hace de las costas son tan someras que apénas da idea de ellas.

XXXIV Espedicion, de Beauchesne (1698-1701)

Esta espedicion tuvo por objeto echar las bases de un establecimiento frances en el estrecho de Magallanes y ocupar las demas tierras que no reconocieran nacionalidad, para lo cual se habia organizado una gran compañia que compró muchos navíos y reclutó tropa y jente en bastante número; pero habiéndose concluido los fondos, se tuvo que disminuir la espedicion a dos navíos de 50 cañones, una fragata y un buque de 200 toneladas, de manera que la idea de una gran conquista se redujo tan solo a la de un descubrimiento. Se dió el mando de esta espedicion a M. Beauchesne, haciéndose a la mar el 17 de setiembre de 1698 del puerto de la Rochela. Solo los dos navíos llegaron al estrecho despues de un sin número de contratiempos, el 23 de junio del año siguiente, invernando en el puerto del Hambre; y aunque se pusieron a la vela sin número de veces, no salieron del estrecho, por los vientos contrarios, hasta siete meses despues. En enero de 1700 embocaron el Pacífico siguiendo hasta las islas Galápagos; volvieron por el cabo de Hornos, regresando al puerto de partida en junio de 1701. El diario de este viaje no se ha publicado, pero un estracto de él corre en la coleccion de Prevost.

XXXV Espedicion, de Coudray-Pérée y Fouquet (1704-1705)

Casi al mismo tiempo que el corsario Dampier preparaba su espedicion, de que nos hemos ocupado en el capítulo anterior, se organizaba otra en Francia a las órdenes de los capitanes Cou-

Digitized by Google

dray-Pérée y Fouquet, «hombres hábiles y mui esperimentados en la navegacion».

Al efecto, se equiparon dos naves en el puerto de Saint Maló, proveyéndolas de las armas necesarias y de un cargamento surtido de mercaderías, que deberian comercial en América, para lo cual se les dió una patente firmada por el conde de Tolosa, gran almirante de Francia.

El 26 de diciembre de 1703 se hicieron a la vela. Sin sufrir graves contrariedades en el viaje, los espedicionarios penetraron en el estrecho de Magallanes; pero habiendo esperimentado allí un viento impetuoso que les cortó sus cables y cadenas, se resolvieron a volver atrás, y, dando la vuelta por el estrecho de Le Maire y por el cabo de Hornos, llegaron a Concepcion el 13 de mayo de 1704, en donde se encontraron con otros buques franceses. Todas estas naves hicieron su comercio de contrabando en las costas de Chile y del Perú, volviendo luego despues a Francia, sin ligar su nombre a descubrimientos u esploraciones de carácter jeográfico.

XXXVI Espedicion, del padre Luis Feuillée (1707-1711)

A las anteriores espediciones francesas, regularmente formadas y dirijidas al estrecho de Magallanes o cabo de Hornos, siguieron los viajes de muchos armadores o comerciantes que venian a las costas occidentales de América a hacer su comercio de contrabando. Ademas de las naves salidas de Francia con este objeto, algunas de las que componian la escuadrilla del célebre almirante Duguay-Trouin, despues de apoderarse de Rio Janeiro, se lanzaron al Pacífico para espender en sus costas el rico botin adquirido en aquel audaz ataque, no dejando otras huellas de su paso por el cabo de Hornos.

Pero si todos estos buques de corso o mercantes no contribuyeron de una manera eficaz al progreso de la jeografía y del mejor conocimiento de los mares y costas australes, facilitaron en cambio la venida de algunos hombres de ciencia que fueron los primeros en hacer estudios de carácter científico en nuestro pais.

Así, el padre Luis Feuillée, matemático y botánico de la corte de Francia, salió de Marsella el 14 de diciembre de 1707

Digitized by Google

en uno de esos buques mercantes. A fines de 1708 dobló el cabo de Hornos y el 20 de enero de 1709 llegaba a Concepcion. En esta ciudad como en Valparaiso, hizo toda clase de estudios astronómicos y botánicos, fijó las coordenadas jeográficas de ámbos puntos y coleccionó abundantes muestras de la flora chilena. Levantó ademas, los planos de Valparaiso, y otros lugares de la costa, siguiendo despues su viaje hasta el Perú. Regresó a Francia el 27 de agosto de 1711 por la ruta del cabo de Hornos, desembarcando en el puerto de Brest.

El padre Feuillée ha trazado la historia de su viaje en un libro que publicó poco tiempo despues de su llegada a Francia con el título de: *Journal des observations phisiques, mathematiques et botaniques, faites par l'ordre du Roi sur les côtes orientales de l'Amerique Meridionale, et dans les Indes Occidentales, depuis l'année 1707 jusques en 1712.* El padre Feuillée se detiene poco en la descripcion pintoresca de los puntos que recorrió, pero en cambio asienta con la mayor prolijidad las observaciones científicas principalmente las astronómicas.

XXXVII Espedicion, de Amadeo Francisco Frezier (1712-1714)

El 6 de enero de 1712 salió de Francia el navío *Saint Joseph*, de 36 cañones y 135 hombres de tripulacion, al mando del capitan Duchesne Battas. En este buque venia el injeniero frances Amadeo Francisco Frezier, que habria de ilustrar su nombre con estudios mui interesantes de los paises occidentales de la América Meridional.

El *Saint Joseph* tocó en las islas de San Vicente y de Santa Catalina, en las costas del Brasil, y doblando en seguida el cabo de Hornos con toda felicidad, llegó a Concepcion el 18 de junio del mismo año. En este punto, cuenta el mismo Frezier, halló tres buques franceses preparándose «para hacer sus ventas en la costa», y agrega en su libro, que en los meses de diciembre de 1813 y enero de 1714, se juntaron allí otras siete naves que venian de Francia con idéntico propósito, y que ese número alcanzó poco despues a quince buques mercantes, todos franceses, lo que prueba lo desarrollado que estaba el comercio de contrabando y el aumento considerable que habia tomado el movimiento de las naves en los mares australes.

Digitized by Google

Frezier recorrió gran parte del pais tanto en el interior como en sus costas, haciendo estudios de todo jénero y levantando planos como los de Coquimbo, Valparaiso, Concepcion Valdivia y estrecho de Le Maire. En seguida pasó al Perú y regresó a Francia por el cabo de Hornos, el 13 de febrero de 1714.

«Solo dos años mas tarde, dice el señor Barros Arana, publicó Frezier la obra que le ha dado fama entre los jeógrafos y viajeros, y que lo coloca en el rango de uno de los primeros sabios que esploraron estos paises con un propósito científico»: Dicha obra lleva por título: *Relation du voyage de la mer du sud aux côtes du Chili et du Pérou, fait pendant les années 1712, 1713, 1714.* En este libro se hallan intercalados 14 láminas y 23 mapas, mui buenos para conocer el progreso de la jeografía a traves de los tiempos pasados.

«Inferior Frezier a Feuillée en astronomía y botánica, agrega el señor Barros Arana, le era superior en conocimientos de otro órden y sobre todo en el arte literario. Las cartas jeográficas que levantó de algunas partes de la costa, así como los planos y vistas de ciudades, dejan ver un injeniero distinguido. Describe los terrenos segun la ciencia de la época, y en las noticias que da de las plantas y de los minerales, manifiesta que no era estraño a la botánica y a la zoolojía».

XXXVIII Espedicion, de La Barbinais le Gentil

(1714-1715)

Mucho ménos importante que los dos anteriores, fué el viaje que practicó el comerciante frances M. La Barbinais le Gentil en los mares australes y costas de Chile; pero habremos de anotarlo para el comelemento de estas informaciones.

La Barbinais le Gentil, salió de Cherburgo el 8 de agosto de 1714 en un buque mercante. Despues de doblar el cabo de Hornos y recorrer las costas de Chile y el Perú, se dirijió a los mares de la China dando la vuelta a Francia por el cabo de Buena Esperanza. Publicó en Paris en 1725 una relacion de su espedicion con el título de: *Nouveau voyage autour du monde, enrichi de plusieurs plans, mers et perspectives, etc.* La parte que se refiere a Chile denota un gran talento descriptivo, pero sin mérito alguno jeográfico o científico.

Digitized by Google

XXXIX Espedicion, de M. Marcant
(1713)

Pero todos estos viajes se habian hecho por el cabo de Hornos abandonando la ruta del estrecho de Magallanes, que la mayoria creia mui peligrosa.

Le cupo a un capitan frances, M. Marcant, reanudar esa navegacion, obligado por las circunstancias, pues, considerando que su débil buquè, la tartana *Santa Bárbara*, no podria resistir los gruesos mares del cabo de Hornos, resolvió arrostrar los vientos del estrecho, en el deseo, ademas, de tener parte en las riquezas que producia a sus connacionales el comercio de los paises occidentales de la América.

La fortuna lo favoreció, a pesar de que no tenia noticias seguras de la navegacion de aquel pasaje marítimo, al punto que en lugar de seguirlo en toda su estension, tomó uno de los muchos canales que se le presentaron en la costa sur, «y sin saber cómo se halló a pocas horas de navegacion en el Pacífico». Dió el nombre de Santa Bárbara a ese canal, en recuerdo del nombre de su buque, y sin allegar mayores datos a su descubrimiento ni hacer esploraciones de ningun jénero, se lanzó a las costas de Chile a hacer su comercio de contrabando (2).

Todos estos viajeros, juntos con don Jorje Juan y don Antonio de Ulloa, marcan el comienzo de las esploraciones científicas en el territorio o costas chilenas, iniciadas en la primera mitad del siglo XVIII y robustecidas en la segunda mitad. Antes que estos dos viajeros españoles hubieran visitado estos paises, algunos pilotos prácticos, habian formado derroteros mas o ménos imperfectos que servian para la navegacion. Existe manuscrito, dice el señor Barros Arana, un libro titulado *Derrotero jeneral del mar del sur del capitan Pedro Hurtado de Mendoza hecho por el capitan Manuel José Hurtado en el puerto del Callao. Año de 1730.* En él se halla toscamente dibujada toda la costa del Pacífico desde mas al norte de Panamá hasta el estrecho de Magallanes, con abundantes y prolijas notas que indican las distancias, rumbos y señales para reconocer los puertos, cerros, rios, etc., así como los recursos que podian hallarse en cada puerto.

(2) Frezier. *Relacion du Voyage*, etc.

Digitized by Google

«Sin duda alguna, agrega, en las antiguas espediciones emprendidas con un objeto de comercio o de guerra, no se habian descuidado los intereses sérios de la jeografia. Las relaciones de los esploradores de los tres últimos siglos abundan en noticias de un carácter jeográfico que habian operado en esta ciencia una gran revolucion. Los oscuros y audaces aventureros de diversas nacionalidades reunidos en los mares de América para robar los buques españoles y para saquear las poblaciones situadas en la costa del continente, habian contribuido tambien poderosamente al progreso de la jeografía con la publicacion de mapas y de libros en que agruparon sobre las colonias del Rey de España noticias y observaciones de todo órden, muchas veces exactas y juiciosas, pero siempre desligadas e inconexas entre sí y de ordinario vagas o desprovistas de toda garantia. Solo en los trabajos subsiguientes se ven desaparecer estos defectos. El espíritu científico que desde mediados del siglo XVIII penetra en todo órden de investigaciones, fué tambien aplicado a los estudios jeográficos. Desde entónces, al lado de las espediciones militares o comerciales, y muchas veces conjuntamente con éstas, se organizan las espediciones científicas a cuyos trabajos se creen obligados a contribuir todos los gobiernos, de tal suerte que ni la guerra misma puede embarazarlas. Sus investigaciones abrazan un programa mucho mas vasto, la verdadera situacion de los lugares, fijada por observaciones astronómicas, y por la conexion y el enlace de los itinerarios, la configuracion exacta de las tierras y sus accidentes topográficos, sus producciones animales y vejetales, su meteorolojía, su clima, las costumbres de sus habitantes, así como las lenguas, la etnografía y las antigüedades de cada pais. Los viajeros y esploradores de esta nueva era, comienzan a ser verdaderos sabios, y se acompañan ademas ordinariamente de hombres especiales en cada órden de conocimientos; y si bien no todos ellos responden a las exijencias de una época mucho mas culta, solo a ese precio adquieren los mas notables de entre ellos el prestijio y la autoridad que todos ambicionan».

Tal es el carácter y las tendencias de las nuevas espediciones al estrecho de Magallanes, al cabo de Hornos y costas occidentales de la América, a las cuales debemos referirnos en lo sucesivo.

Digitized by Google

XL Espedicion, 1.ª de Bougainville (1763-1765)

Despues de la pérdida de sus colonias del Canadá, pensaron los franceses en fundar en las islas de Falkland, en las inmediaciones del estrecho de Magallanes, una colonia que en cierto modo pudiera ser un punto de refujio para los buques destinados al océano Pacífico (3). «Los corsarios de Saint-Maló, dando a esas islas el nombre de Malouinas, tomado del de su ciudad natal, parecian haber adquirido un derecho vago y mal definido a su posesion» (4). Un distinguido oficial que se habia ilustrado en la guerra, Luis Antonio de Bougainville, cambió su título de coronel por el de capitan de navío, y se hizo el promotor de esa empresa, mandando construir a su propia costa dos buques, una fragata y una corbeta, para llevarla a cabo.

Auxiliado con la proteccion del gobierno, Bougainville partió de Francia el 15 de setiembre de 1763, y despues de tocar en las costas del Brasil y en Montevideo, llegaba el 3 de febrero del año siguiente a las Malvinas, y un mes mas tarde fundaba una modesta colonia en la parte oriental de la mas grande de esas islas. Terminados esos trabajos, y acercándose el invierno que podia embarazar su regreso, Bougainville se hacia de nuevo a la vela en abril siguiente y entraba a Saint Maló el 26 de junio, lleno de esperanzas en el establecimiento que acababa de fundar.

Al verano siguiente hizo Bougainville un segundo viaje a las Malvinas, partiendo de Francia en octubre de 1764 y llegando a la colonia el 5 de enero de 1765, en donde dejó nuevos colonos y provisiones. En seguida se dirijió al estrecho de Magallanes en busca de madera que faltaba en aquellas islas. Tanto él como algunos de sus compañeros que penetraron en estos canales, hicieron útiles y prolijas observaciones sobre la hidrografía y el clima de aquella rejion, así como sobre la vida y carácter de los habitantes que hallaron en sus riberas. Por fin, en abril, Bougainville daba la vuelta a Francia, llevando una can-

(3) Barros Arana.

(4) W. Desborough Cooley, *Histoire générale des voyages*. Del nombre de Malouinas, hicieron los españoles el de Malvinas, con que las islas son designadas ahora.

Digitized by Google

tidad de aceite y de cueros de lobos marinos, como primeros productos de la colonia que tenia tanto interes en fomentar.

XLI Espedicion, 2.ª de Bougainville

(1766-1769)

Casi al mismo tiempo que los ingleses esploraban científicamente los mares y costas australes, Bougainville emprendia su segundo viaje a esas rejiones con el objeto de entregar a los ingleses la colonia que habia fundado en las Malvinas el año 1764, pues el gobierno español reclamó al de Francia de ese acto de soberanía que habia efectuado en tierras que, como correspondientes a América, le pertenecian de derecho. El gobierno frances comisionó al mismo Bougainville para efectuar esa entrega, terminada la cual debia emprender un viaje al rededor del mundo.

Al efecto, se aprestaron dos buques, la fragata la *Boudeuse* y la flute *l'Etoile*, alistándolos con todos los elementos que fueran necesarios para tal empresa. Se agregaron a los espedicionarios el médico y naturalista Filiberto Commerson y el príncipe Cárlos Enrique de Nassau Siegen. El 5 de diciembre de 1766 partió Bougainville del puerto de Brest. En Montevideo se reunió a los comisarios españoles a quienes debia entregar las islas Malvinas y la pequeña colonia que habia establecido en ellas, lo cual se verificó el 1.° de abril de 1767. En seguida regresó a Rio Janeiro para juntarse con el buque que les traia las provisiones y otros aprestos para el viaje. Allí permaneció hasta el mes de julio, trasladándose a Montevideo con el fin de esperar en este puerto la estacion propicia para emprender su derrota en los mares australes.

El 14 de noviembre zarpó de Montevideo hácia el sur, penetrando en el estrecho de Magallanes el 4 de diciembre y yendo a fondear en bahía Posesion. Desde este punto empezó Bougainville sus estudios y observaciones sobre todo cuanto se relacionaba con la jeografía de esa rejion. Continuando su reconocimiento con toda la prolijidad posible, tuvo ocasion de tratar alternativamente a los patagones de la orilla norte del estrecho y a los fueguinos pobladores de las islas del sur. En varias partes de la costa, los marinos franceses reconocieron los

Digitized by Google

puntos en donde habian estado los esploradores ingleses Wallis y Carteret durante el año anterior. Despues de sufrir tiempos contrarios, logró penetrar en el océano Pacífico el 26 de enero de 1768, habiendo empleado 52 dias en atravesar el estrecho, al cual asignaba 114 leguas de largo desde el cabo de las Vírjenes hasta el cabo Pilar. Atravesando el océano encontró muchas islas, esploradas unas, desconocidas otras, y estuvo de vuelta en Francia el 16 de marzo de 1769.

Bougainville publicó en Paris en 1771 la historia completa de su viaje, con el título de: *Voyage au tour du monde par la frégate du Roi «La Boudeuse» et la flûte «L' Étoile» en 1766, 67, 68 et 69.* Este libro tuvo pronto gran popularidad por su mérito literario y por su valor jeográfico; sin embargo, Bougainville, no habia adelantado mucho el caudal de noticias sobre las costas y mares del sur, aunque las que daba sobre el estrecho de Magallanes, sirvieron para completar el conocimiento de ciertos accidentes jeográficos. Sus mapas no son ordinariamente el fruto de un estudio científico, y en jeneral solo valen como una representacion aproximativa de la topografía de los lugares que reconoció. Así, su carta del estrecho, publicada por primera vez en 1771, es mucho ménos prolija, ménos completa y ménos segura que la que fué impresa en Londres el año siguiente como resultado de los trabajos y observaciones de Byron, Wallis y Carteret.

XLII Espedicion, de La Pérouse (1785-1789)

Los viajes del capitan Cook (5) habian dado a la Inglaterra una preeminencia incontestable en el campo de la esploracion científica de los mares y archipiélagos del sur mal conocidos hasta entónces. El ilustre navegante, en una tercera espedicion en que esploró las costas occidentales de la América del norte, habia perecido asesinado el 14 de febrero de 1779 por los salvajes de las islas de Sandwich, pero sus nuevos descubrimientos estimularon las empresas consagradas al progreso de la jeografía.

Al terminarse la guerra a que dió oríjen la independencia de los Estados Unidos (1783), el gobierno frances hizo equipar una espedicion compuesta de dos buques de guerra, cuyo mando fué

(5) Barros Arana.

Digitized by Google

confiado a Francisco Galaup de La Pérouse, oficial de talento que se habia distinguido en las últimas campañas navales por su pericia de marino. Las instrucciones dadas a La Pérouse desenvolvian un plan vasto de operaciones. Debia llenar todos los vacíos y disipar todas las dudas que habian dejado subsistentes las últimas esploraciones en la jeografía marítima, para lo cual se unieron varios sabios, aptos para todos los trabajos de la espedicion. El Rey de España la favoreció tambien ordenando a sus gobernadores en América que le prestasen todo jénero de proteccion.

La espedicion partió de Brest el 1.° de agosto de 1785, y despues de tocar en las islas de Madera y de Tenerife, y en la costa del Brasil, doblaba el cabo de Hornos a fines de enero del año siguiente con la mayor felicidad. «Jamas navío alguno, dice la relacion oficial, habia doblado el cabo de Hornos ni llegado a Chile sin tener enfermos: en nuestros dos buques no habia uno solo». Despues de tocar en el puerto de Concepcion se dirijieron los espedicionarios franceses a los mares setentrionales de América y a la Occeanía. En enero de 1788 se hallaba La Pérouse en las costas orientales de la Nueva Holanda, desde donde dirijia sus últimas comunicaciones al gobierno frances. «Despues, dice un célebre jeógrafo, un velo fúnebre se estiende sobre la espedicion, que ya en diversos encuentros desgraciados, habia visto perecer una parte de sus tripulaciones y de sus mejores oficiales. Se ignora en qué circunstancias se perdieron sus dos buques en medio de las islas situadas entre la Nueva Zelanda y la Nueva Guinea. Los restos encontrados mas tarde han probado que la catástrofe habia tenido lugar al norte de las Nuevas Hébridas, cerca de la isla de Vanicoso. Pero ni un solo hombre volvió a Europa para contar los episodios de este desastre».

Este fin desastroso de la espedicion de La Pérouse es la causa de que no se conozcan sino en parte los trabajos ejecutados; sin embargo, se publicaron las relaciones de su viaje y los mapas o láminas que iba enviando al gobierno a medida que avanzaba en sus investigaciones, en las que se dan detalles interesantes y prueban la contraccion de los espedicionarios en sus pacientes trabajos. La Pérouse se sirvió en gran parte en las costas de

Digitized by Google

Chile de los libros y mapas de Jorje Juan, Antonio de Ulloa y de Frezier.

No habria para qué dar cuenta de numerosas otras espediciones o viajes al estrecho de Magallanes o mares del sur en aquella época, que no tuvieron un fin científico, pues esa navegacion empezaba a ser tan jeneral y tan frecuente el pasaje de buques de todas nacionalidades, que ello importaba un hecho comun y sin importancia calificada. Venian buques ingleses, a pretesto de hacer la pesca deballena; norte-americanos, que pasaban a las costas occidentales de la América del norte a hacer el comercio de pieles; franceses y de todas las banderas, en fin, cuyo principal objeto al doblar el cabo de Hornos y tocar en esas costas, era hacer el contrabando de mercaderias. De manera que en lo sucesivo solo daremos cuenta de aquellas espediciones organizadas especialmente a los mares del sur con un propósito de estudio o con fines meramente científicos.

Digitized by Google

CAPITULO XI

Espediciones científicas inglesas

El movimiento científico en las esploraciones marítimas.—Espedicion de John Byron.—Juicio de Byron sobre las costas magallánicas.—Samuel Wallis y Felipe Carteret.—Los viajes del capitan Cook.—Espedicion de Jorje Vancouver.—Los estudios jeográficos al finalizar el siglo XVIII.

El movimiento científico operado en todos los paises europeos en el siglo XVIII se tradujo en las esploraciones jeográficas e hidrográficas por un jeneroso afan y un estímulo constante entre las marinas de los paises mas adelantados, para conocer los paises lejanos, para estudiar sus costas y para verificar nuevos descubrimientos.

Casi simultáneamente, los franceses, los ingleses y los españoles se lanzaron en espediciones tan audaces como bien concebidas para adelantar los conocimientos jeográficos, y si no todas ellas dieron los frutos que se esperaban, contribuyeron en mayor o menor escala al jeneroso fin que las guiaba.

Entre todas esas espediciones merecen recordarse las de diversos marinos ingleses que forman época gloriosa en los anales hidrográficos del siglo XVIII y de las cuales daremos rápida noticia.

XLIII Espedicion, de John Byron (1764-1766)

Esta es la primera espedicion inglesa con carácter científico o jeográfico, al propio tiempo que de descubrimiento y de conquista, que se dirijió a los mares australes del continente. En las instrucciones dadas a su jefe, nombrado por el Rey, se decia entre otras cosas, lo siguiente:

«Considerando que nada puede contribuir mas al honor de « nuestra nacion como potencia marítima, a la dignidad de la « corona británica y a los progresos del comercio y de la nave- « gacion, que descubrir paises hasta ahora desconocidos; consi- « derando que es razonable creer que se pueden encontrar en el

Digitized by Google

« Océano Atlántico, entre el cabo de Buena Esperanza y el « estrecho de Magallanes, tierras e islas de una grande esten- « sion que hasta ahora no ha visitado ninguna potencia euro- « pea, islas y tierras situadas bajo latitudes que permiten el « acceso a la navegacion y cuyo clima convendria a la produc- « cion de los frutos que apetece el comercio; considerando que « las islas de S. M., llamadas islas Pepys e islas Falkland, co- « locadas en los parajes arriba indicados, aunque fueron descu- « biertas por la primera vez y visitadas despues por navegantes « ingleses, no han sido jamas examinadas, de manera que se « pueda juzgar exactamente del valor de sus tierras y de la « naturaleza de sus productos, S. M. (Jorje III de la Gran Bre- « taña), por los motivos espuestos, y juzgando una coyuntura « mui favorable a una empresa de este jénero la era de paz de « que al presente gozan sus reinos, ha encontrado conveniente « que salga una espedicion con este objeto».

Se dió el mando de esta comision al comodoro John Byron, que 23 años ántes habia estado prisionero en Chile, despues del naufrajio de la fragata *Wager*, de Anson, en la cual servia como guardia marina. Byron montaba el *Dolphine*, buque forrado en cobre, circunstancia que marca una época en la hissoria de los progresos de las construcciones navales. Era éste uno de los primeros ensayos que hacia el Almirantazgo ingles para determinar la eficacia de esta forradura de cobre llamada a preservar el casco de los buques contra los ataques de los gusanos de mar, sistema que se habia recomendado al Almirantazgo en 1708 y que solo por entónces (1764) se hacian los primeros ensayos (1).

Byron salió de Inglaterra el 24 de junio de 1764, deteniéndose como un mes en Rio Janeiro, en donde hizo saber a su tripulacion el objeto del viaje, que hasta entónces desconocia. Desde ese puerto se dirijió resueltamente sobre las costas de la Patagonia el 22 de octubre, en cuyo puerto Deseado fondeó, empleando en seguida algunos dias en buscar infructuosamente la imajinaria isla de Pepys, de que hablaba el diario de uno de los antiguos capitanes filibusteros, dando quizás ese nombre a una de las Malvinas. El 21 de diciembre, Byron llegó a la boca oriental del estrecho de Magallanes. Acercándose a la

(1) Barros Arana.

Digitized by Google

costa, los ingleses divisaron desde sus buques un número considerable de jinetes que ajitaban una especie de bandera blanca como si los invitaran a bajar a tierra. Byron desembarcó con la escolta de un destacamento bien armado; y por medio de jestos y de espresiones amistosas tuvo una conferencia con aquellas pobres jentes, a quienes obsequió cuentas de vidrio, cintas y otras bujerías que los salvajes recibian con regocijo.

Eran los patagones, cuya talla corpulenta los presentaba de ordinario a los viajeros europeos como verdaderos jigantes. Byron y sus compañeros, participando de esta ilusion, los describen, en efecto, como hombres de un tamaño colosal. «Nos pareció, dice el historiador de la espedicion, que tendrian como ocho piés, y los mayores algo mas. Es verdad que no empleamos medida alguna para asegurarnos de ésto; pero tenemos razones para creer que nosotros hemos disminuido mas bien que exajerado su altura».

Penetrando en el estrecho, y adelantando su esploracion, Byron y los suyos avanzaron hasta el puerto del Hambre, donde renovaron sus provisiones de agua y leña. Reconocieron aquellos canales en los dias mas largo del verano, «pero bajo una temperatura casi glacial que, sin embargo, no embarazaba el desarrollo de una vejetacion exuberante. Si no fuera por el rigor del frio y la duracion del invierno, dice Byron, *este pais bien cultivado podria, a mi parecer, llegar a ser uno de los mas hermosos del mundo*».

Los esploradores no se detuvieron allí largo tiempo. Dando la vuelta hácia el este el 5 de enero de 1765, se dirijieron en busca de las islas de Falkland, o Malvinas, de que debian tomar posesion en nombre la Gran Bretaña. Habiendo desempeñado satisfactoriamente esa comision, los espedicionarios volvieron al estrecho el 17 de febrero, atravesándolo en siete semanas. Allí tuvieron nuevas relaciones con los salvajes, estudiaron la hidrografía y la climatolojía de esa rejion, recojiendo preciosos datos científicos que debian ser de suma utilidad para la jeografía y para la navegacion. Byron, que en 1741 habia esperimentado las terribles tempestades del cabo de Hornos, soportaba contento las fatigas de este viaje. «Es probable, dice, que despues de haber « leido la relacion de las dificultades y peligros que han acom- « pañado nuestro paso por el estrecho de Magallanes, todos « crean que no debe emprenderse jamas este viaje, pero yo, que

Digitized by Google

« he doblado dos veces el cabo de Hornos, soi de parecer con-
« trario. Pienso que *elijiendo una estacion conveniente, no solo un*
« *buque sino una escuadra podria recorrer todo el estrecho en*
« *menos de tres semanas.*» Sin embargo, esta opinion no fué aceptada por la mayoria de los navegantes posteriores.

Al penetrar en el Pacífico el 9 de abril, los marinos ingleses estaban estenuados de cansancio y de fatiga. Byron quiso procurarles algun descanso en las islas de Juan Fernandez. Impedido de reconocer la mayor de ellas solo le fué dado tocar en la de Mas-Afuera. Continuó en seguida su viaje por el grande océano, sin hacer ningun descubrimiento jeográfico de verdadera trascendencia, no dando, así, los resultados que esperaba de esta espedicion. Byron regresaba a Inglaterra el 9 de mayo de 1766, despues de una navegacion de 22 meses completos.

XLIV Espedicion, de Samuel Wallis y Felipe Carteret (1766-1779)

El 11 de agosto de ese mismo año, partia una nueva espedicion a los mares australes, estimulada por el viaje de Byron y movida por el deseo de adelantar las esploraciones. Se componia de dos buques, confiados al mando de los capitanes Samuel Wallis y Felipe Carteret, el último de los cuales habia acompañado a Byron en su reciente viaje (2).

Despues de una navegacion feliz, penetraron los espedicionarios en el estrecho de Magallanes el 17 de de diciembre y cargaron de madera un buquecillo que los acompañaba, despachándolo para la colonia que Byron habia establecido en las Malvinas, miéntras ellos continuaron su viaje hácia el occidente. A pesar de que aquella era la época que creian mas favorable para la navegacion del estrecho, se vieron detenidos allí casi cuatro meses completos soportando todo órden de molestias. Esta demora les permitió adelantar el reconocimiento de aquellos canales, conocer las costumbres de los salvajes isleños de la costa del sur, que por su desnudez, por su barbarie y hasta por su hambre, dejaban ver que eran los mas miserables de los hombres.

Al salir del estrecho, el 11 de abril de 1767, los dos buques espedicionarios se separaron a causa de los vientos, siguiendo

(2) Barros Arana.

Digitized by Google

rumbos diferentes y sin volverse a encontrar en el grande océano, lo que les permitió reconocer por diversos lados muchas islas desconocidas o mal esploradas y prestar un contingente no despreciable de noticias para el progreso de la jeografia.

El capitan Carteret con su buque *The Swalow* (la *Golondrina*) tocó en Juan Fernandez y siguió su viaje a la Oceanía, teniendo que sufrir grandes penalidades y la muerte de muchos de sus compañeros. Regresó a Inglaterra el 20 marzo de 1769, diez meses despues que habia llegado el capitan Wallis, su compañero de espedicion.

Estos primeros viajes emprendidos con un objeto científico, habian distado mucho de corresponder a las esperanzas que habian hecho concebir, pero no fueron en manera alguna infructuosos. Los esploradores pudieron dar nueva luz sobre la jeografía de algunos archipiélagos del grande océano; pero quizás la parte mas útil de sus trabajos es la que se refiere al estrecho de Magallanes, que describieron con bastante prolijidad y exactitud. Hasta entónces, el mapa mejor que se conocia de aquel estrecho, era el del capitan Narborough, que, sin embargo, databa de 1670. Las observaciones de Byron, de Wallis y de Carteret sirvieron para levantar una carta en escala mayor, mucho mas prolija, y de una seguridad que, sin ser absoluta, debia inspirar mas confianza que cuanto se conocia acerca de aquella rejion. Estos navegantes se habian limitado a esplorar el canal principal, descuidando las ramificaciones que parten de él; mas, ese trabajo deja ver un notable progreso en la hidrografía y debió prestar útiles servicio a los navegantes posteriores.

El viaje de Byron es conocido por dos relaciones, la primera, publicada en Londres en 1767 con el título de: *A voyage round the world in his majestij's ship «The Dolphine», commanded by the honourable comodore Byron*, que tuvo gran circulacion por su interes jeográfico y por las noticias que daba de los patagones; y la segunda, mandada escribir por el Rey Jorje III, se titula: *An account of the voyage undertaken by the order of H. M., for making discoveries in this soulhern hemisphere and successively performed by comodore Byron Cap, Wallis, cap. Cartered and cap. Cook.* Este libro consta de tres gruesos volúmenes acompañados de muchos mapas y láminas. Fué redactado

Digitized by Google

por Yohn Hawksworth, en vista de los diarios de navegacion de aquellos cuatro viajeros.

XLV Espedicion, 1.ª de James Cook (1768-1771)

Aunque los primeros viajes científicos de los marinos ingleses alrededor del mundo, no habian dado los resultados que se imajinaron sus iniciadores, no por eso produjeron desaliento, pues, en 1768, ántes que regresaran Wallis y Carteret, ya se preparaba otra espedicion destinada principalmente a observar en alguna de las islas del grande océano el paso del planeta Vénus por el disco del sol, suceso que debia efectuarse el 3 de junio de 1769. La Sociedad Real de Londres, promotora de esta empresa, obtuvo el apoyo decidido de la corona, y el 26 de agosto de 1768 zarpaba la espedicion del puerto de Plymonth en un buque de comercio, *Resolution*, al mando del teniente James Cook.

Este marino, que debia adquirir mas tarde tan merecida celebridad, era de oríjen humilde, simple marinero en el comienzo de su carrera, estaba dotado de una notable intelijencia y de un gran carácter. A su lado iban el astrónomo Charles Green, designado por la Sociedad Real; el naturalista sueco, Daniel Solander, discípulo del Lineo; y John Banks, naturalista tambien, que con varios dibujantes, serian un gran auxiliar del jefe de la espedicion.

Despues de una navegacion sin grandes contratiempos y de haberse detenido en la isla de Madera y en Rio Janeiro, Cook avistaba las costas de la Tierra del Fuego en los primeros dias de enero de 1769. El 14 de ese mismo mes penetraba en el estrecho de Le Maire, y desde ese mismo dia, él y sus compañeros dieron principios a sus trabajos de esploracion, estudiando la configuracion de esas islas, sondando el mar, recojiendo plantas de todas clases y atrayendo a los salvajes, dándoles amistosos agasajos para observar su carácter y sus costumbres. El 16 de enero los naturalistas bajaron a tierra, viéndose envueltos en una gran tempestad de nieve que por poco no da cuenta de todos ellos, alcanzando a morir dos de los hombres que los acompañaban.

Cook y sus compañeros no podian detenerse mucho en aque-

Digitized by Google

llos lugarés, pero se dieron tiempo para levantar una buena carta de la parte de la Tierra del Fuego vecina al estrecho de Le Maire, y para recojer importantes y curiosas noticias sobre el pais, su clima, sus producciones y sus habitantes. Doblando en seguida el cabo de Hornos, continuaron al traves de la Oceanía uno de los viajes mas portentosos y mas útiles para los progresos de las ciencias y de la jeografía. En medio de fatigas infinitas, soportando los estragos de la fiebre amarilla tomada en Batavia, que causó la muerte de una gran parte de la tripulacion y la de algunos de sus colaboradores mas útiles, Cook desplegó las dotes de un gran carácter y de un insigne marino, y al regresar a Inglaterra el 1.° de junio de 1771, pudo comunicar al mundo sabio un conjunto de noticias prolijamente recojidas y observadas que eran otras tantas revelaciones.

Desde dos siglos atras se creia jeneralmente entre los jeógrafos en la existencia de un gran continente austral, cuyas costas mas setentrionales habrian sido las partes hasta entónces conocidas de la Nueva Holanda y de la Nueva Zelanda. La prolija esploracion de las costas de esas islas, efectuada por Cook en su primer viaje, habria debido destruir para siempre semejantes errores. «Sin embargo, dice uno de los historiadores de esos viajes, una opinion que data de léjos no puede ser destruida en un solo dia, por mas que sea destituida de todo fundamento». Necesitábase de otra espedicion que hiciese desaparecer toda duda; y el gobierno ingles, solicitado al efecto por la Sociedad Real de Londres, y dispuesto a poner los recursos nacionales al servicio de la ciencia, equipó dos naves, cuyo mando confió al mismo Cook, poniendo a su lado astrónomos y naturalistas de un mérito distinguido para que no perdieran oportunidad alguna de hacer toda clase de observaciones.

XLVI Espedicion, 2.ª de James Cook
(1772-1775)

Esta segunda espedicion de Cook, salió de Plymouth el 15 de julio de 1772 para dar una vuelta al mundo en sentido inverso al que se habia seguido en el viaje anterior, esto es, de occidente a oriente, pero acercándose cuanto fuese posible al polo austral, y continuando la navegacion en los mas altos paralelos que le fuere dado alcanzar, segun se le indicaba en sus instrucciones.

Digitized by Google

Cook recorrió toda la parte sur del grande océano en medio de grandes témpanos de hielo, descubrió numerosas islas, y continuando su viaje al oriente, se encontró el 17 de diciembre de 1774 a la vista de un grupo de islotes. «La tierra que estaba delante de nosotros, dice Cook, no podia ser otra que la costa occidental de la Tierra del Fuego, cerca de la boca del estrecho de Magallanes». Esas islas, en efecto, formaban parte de los numerosos grupos que, como fragmentos de un continente destrozado, se levantan al sur del continente americano. Recorriendo las costas australes de la Tierra del Fuego, desembarcando frecuentemente para ensanchar sus observaciones, Cook dobló el cabo de Hornos, visitó la isla de los Estados y continuó en seguida su viaje por el Atlántico del sur, descubriendo nuevas islas que en esa estacion, en medio del verano, estaban cubiertas de nieve y hielo. Por fin, el 13 de julio de 1775 estaba de vuelta en Inglaterra.

En 1776 publicó Cook la relacion de sus viajes en dos tomos que llevan por título: *A voyage towards the south pole and round the world*, con 63 láminas o mapas. Al año siguiente publicó otra relacion el naturalista de la espedicion, Jorje Forster, que lleva por título: *A voyage round the world in H. B. M's sloop «Resolution» command by cap. James Cook, etc.* Estas dos relaciones han sido traducidas al frances con el título de: *Voyage dan l'hémisphère austral et autour du monde*, Paris 1778.

«Jamas ciencia alguna, dice un célebre marino, fué llevada por los trabajos de un solo hombre, a tan alto grado de perfeccion como la jeografía náutica por los del capitan Cook». En efecto, «la carta del grande océano, casi vacía hasta entónces, quedó, despues de los dos primeros viajes del gran esplorador, en un estado que no difiere mucho de cómo se halla al presente. Todos los navegantes que han venido despues de él, están de acuerdo en decir que no hai nada que correjir en aquello que Cook esploró (3). En estos viajes, Cook estudió las costas australes de Chile y del continente sud americano. Ellos nos han suministrado noticias valiosas sobre la hidrografía de aquella rejion, sobre su clima y sus producciones y habitantes, so-

(3) Vivien de Saint Martin, *Hist. de la Géoyraphie*, citado por Barros Arana.

Digitized by Google

brepujando a cuanto se habia escrito sobre todo esto. La carta levantada por esos marinos, se distingue por un estudio escrupuloso de las costas. «No se puede dejar de reconocer, dice Dumont d'Urville, que Cook figurará eternamente a la cabeza de los navegantes y esploradores de todos los tiempos y de todas las naciones, puesto que nadie prestó tan grandes servicios a la navegacion, de tal modo que el estado actual de nuestros conocimientos no permitiria a un hombre, aun superior a Cook, llegar a tan alto grado de superioridad» (4).

XLVII Espedicion, de Vancouver (1791-1795).

Deseoso el gobierno ingles de esplorar las costas occidentales de la América del Norte, a fin de verificar si existia el estrecho que, segun se contaba, unia los dos océanos, falsa noticia que habia inspirado el reconocimiento de esa misma rejion por la especicon española de Malaspina, ordenó el equipo de dos buques para que hicieran un viaje a aquellas costas, a las órdenes del capitan Jorje Vancouver, marino de gran mérito, que habia navegado a las órdenes de Cook y se habia hecho estimar por sus dotes de mando, por sus cualidades de esplorador y por su perseverancia en el trabajo.

Vanconver salió de Inglaterra el 1.° abril de 1791, y se dirijió a la América del Norte por el cabo de Buena Esperanza, recorriendo mas de 9,000 millas de costa y penetrando por canales en que de ordinario no se podia navegar mas que en pequeñas chalupas. Mediante un trabajo asiduo de tres años, logró establecer los fundamentos de la verdadera hidrografía de aquella rejion en cartas que son un monumento de constancia y labor. Cumpliendo con sus instrucciones, que le ordenaban volver a Europa por el cabo de Hornos, y estudiar la costa occidental de la América del Sur desde la latitud de 44° hasta la estremidad austral del continente, Vancouver dió la vela para el sur, llegando a Valparaiso el 25 de marzo de 1595, con el objeto de renovar las

(4) Barros Arana. Debemos advertir aquí, por regla jeneral, para no citar a cada paso a este historiador, que la mayoría de los datos y aun la redaccion de muchos puntos de estas espediciones, le pertenecen, habiéndonos incumbido a nosotros tan solo la tarea de estractarlos y coordinarlos.

Digitized by Google

provisiones, reparar sus naves y disponerse para continuar su viaje.

Despues de visitar a Santiago, de hacer diversas observaciones jeográficas y de recojer cuanta noticia pudo del pais, continuó la espedicion a los mares australes. Al acercarse a aquellas latitudes empezó a esperimentar frecuentes tempestades, ejerciendo el clima un efecto considerable en su salud, lo que lo obligó a hacer un estudio mui somero de la configuracion de las costas, y de su red tan complicada de canales en medio de un laberino de islas. Vancouver salió de aquellos peligrosos parajes lo mas luego que pudo, dobló el cabo de Hornos y se dirijió a Inglaterra, a donde llegó el 13 de setiembre de 1795, muriendo poco despues, en mayo de 1798.

Vancouver alcanzó a redactar la mayor parte de la relacion de su viaje, que se publicó en ese año en tres grandes volúmenes y un atlas. Dedica un largo capítulo a Chile y a sus costas australes.

El impulso jeneral dado a los estudios jeográficos en el siglo XVIII, como lo acredita la serie de esploraciones hechas a los mares australes, de que hemos dado cuenta, no solo se refleja en las obras parciales publicadas al efecto, sino en trabajos de conjunto que empezaron a publicarse en aquella época.

Entre estas obras jenerales, ocupa un lugar preferente, en el órden cronolójico, la *Jeografia Histórica* del padre jesuita Pedro Murillo Velarde, publicada en Madrid en 1772, en 10 volúmenes. El último tomo está dedicado a la jeografía de América, de escaso valor hoi, pero que en aquellos años denotaba un esfuerzo considerable para dar a conocer estas rejiones.

En 1760 se publicaba en Paris un *Atlas jeográfico de la América Septentrional y Meridional*, con 40 mapas o planos y 116 pájinas descriptivas debidas a don Tomas Lopez. Los mapas no demuestran grande adelanto en la cartografía y la descripcion es demasiado somera.

El injeniero hidrógrafo frances, Jacques Nicolas Bellin, publicaba en Paris, por aquellos años, un Atlas con 575 mapas de todo el mundo. Los que dedica a la rejion austral del continente americano son bastante defectuosos y denotan un atraso consi-

Digitized by Google

derable en los progresos de la jeografía y en el conocimiento adquirido por los esploradores.

El jeógrafo español don Juan de la Cruz Cano y Olmedilla, preparó en 1769 una carta del estrecho de Magallanes y canales adyacentes para la traduccion castellana del viaje de Byron, que dista mucho de ser perfecta, y aun es mui inferior a las que sobre esos mismos canales se publicaban en esa época en Inglaterra. Mas tarde, en 1775, el mismo señor Cano y Olmedilla publicaba en Madrid una gran carta de la América, basada sobre un estudio estenso y prolijo de todos los materiales reunidos hasta entonces.

Don Cosme Bueno y don Antonio de Alcedo publicáron tambien estudios interesantes de la América que, aunque con muchos errores sobre los mares australes, fueron durante muchos años una fuente lo mas segura de datos sobre estas rejiones.

Digitized by Google

Digitized by Google

CAPÍTULO XII

Espediciones científicas españolas

El viaje de la fragata *Santa Maria de la Cabeza*.—Objeto de este viaje.—Los espedicionarios.—Derrotero de la espedicion.—Descubrimientos hechos.—Levantamiento de planos.—Resultados del viaje.— Nueva espedicion de don Antonio de Córdoba.—Los paquebotes *Santa Casilda* y *Santa Eulalia*.—El viaje.—Estudios en el estrecho de Magallanes.—Levantamiento total del plano del estrecho.--Resultados de esta espedicion.---Resolucion del problema de poblar el estrecho.—Espedicion de Malaspina.— Viajes del frai José Garcia.—Mancilla y Ugarte.—Sotomayor y Machado.—Gonzalez y Domonte.—Otras espediciones secundarias.

Pero si los ingleses habian llevado al estrecho de Magallanes y mares australes espediciones científicas tan notables para la época, los españoles no les fueron en zaga, pues, las que despacharon en esa direccion, realizaron los estudios y esploraciones mas completas que hasta a fines del siglo XVIII se hubieren hecho en el sur del continente. Es a estas espediciones a los que nos referiremos en el presente capítulo.

XLVIII Espedicion, de don Antonio de Córdoba (1785-1786)

Deseoso el Rey de España de adelantar el reconocimiento del estrecho de Magallanes y levantar su plano, de modo que desaparecieran los mil errores que acerca de su derrotero existian y que constituian tan sério peligro para la navegacion, al mismo tiempo que de saber si era posible la poblacion de aquellas remotas tierras, comisionó al capitan de navío don Antonio de Córdoba para que realizase el viaje en la fragata *Santa Maria de la Cabeza*, de feliz recuerdo (1).

La oficialidad de esta fragata era de lo mas distinguido, elejida especialmente por su jefe. Se designó como segundo, al capitan de fragata don Fernando de Miera. Los tenientes de fragata,

(1) Vargas y Ponce. *Relacion del último viaje al estrecho de Magallanes de la fragata de S. M. «Santa Maria de la Cabeza», en los años de 1785 y 1786.*

Digitized by Google

D. Dionisio Alcalá Galiano y D. Alejandro Belmonte, que ya habian trabajado en el Atlas Hidrográfico de las costas de España, fueron encargados de las observaciones astronómicas, de las operaciones jeográficas y del cuidado o uso de los relojes e instrumentos. Por último, el piloto D. Joaquin Camacho, debia levantar los planos de los puertos, bahías y ensenadas. La tripulacion constaba de 277 plazas. Se embarcaron en la fragata los mejores instrumentos náuticos conocidos a la fecha, e hicieron sus oficiales una compilacion de cuantos viajes y relaciones a Magallanes y al Pacífico se habian publicado, debido principalmente al celo del capitan de fragata don Alejandro Malaspina.

Salió de Cádiz la *Santa Maria de la Cabeza*, el 9 de octubre de 1785; llegó a las Canarias; pasó por las costas del Brasil y fué prácticando diversos estudios a lo largo de la costas patagónica, hasta que el 19 de diciembre de aquel año dió fondo en el cabo de las Vírjenes. El viaje hasta este punto se habia hecho con toda felicidad en 79 dias. La tripulacion gozaba de mui buena salud y estaba deseosa de seguir adelante.

Desde ese dia se empezó el reconocimiento de la costa y el trato con los indios, deseosos los espedicionarios de comprobar las noticias de los viajeros anteriores. Uno de los indios hablaba un poco el español, nombraba al capitan Antonio Viedma, y dijo llamarse Francisco Javier. Llevaba un sable o machete que en su vaina tenia grabado este letrero: POR EL REI CÁRLOS III. El 22 de diciembre se embocó el estrecho y se dió fondo en la bahia Posesion, siguiendo el trato con los indios. El 27 se levantó gran marejada y fuerte viento, que tuvo en gran peligro a la fragata, obligándola, despues de una arriesgada maniobra, a salir a la mar y desembocar el estrecho. Por tres veces sucesivas hubieron de embocarle despues, pues los malos vientos obligaban a la fragata a retirarse de la costa. Al fin lograron embocarlo de nuevo y anclar en cabo Posesion el 3 de enero de 1786. La fragata pasó la primera angostura y el cabo San Gregorio, y se dirijió al canal formado por la isla de Santa Isabel y los islotes de Santa Magdalena y Santa Marta, «que es el pasaje mas crítico de todo el estrecho por las muchas restingas que salen de la isla y de los islotes». El 10 de enero fondearon en puerto del Hambre, en donde los espedicionarios repararon algunas averías y se pro-

Digitized by Google

veyeron de agua, leña, pescado y algunos refrescos. Ahí reconocieron y examinaron los habitantes de esa parte del estrecho, se hicieron diversas observaciones y se levantó el plano del puerto. En seguida se envió el bote a continuar los reconocimientos, el que costeó hasta bahía francesa, levantó los planos intermedios, y atravesó hácia la costa de la Tierra del Fuego, en donde reconoció un escelente puerto y una bahía que los espedicionarios bautizaron con el nombre de San Antonio, el primero, y de Valdes, la segunda.

El 24 la fragata montó el cabo Froward y ancló en el puerto de Solano, haciendo reconocimientos de todos los puertos y bahías intermedias. El 29 llegaron los espedicionarios a la bahía del cabo Galan, «reconociendo con placer y trabando conocimiento con 63 indios que llegaron en siete canoas».

Siguieron al puerto de San José y bahía del cabo Galan, cuyo plano levantaron. Hasta el 12 de febrero, reconocieron la costa del continente para continuar las marcaciones que debian servir para formar la carta jeneral. En seguida esploraron la bahía Gaston y el puerto de San Miguel.

Siendo uno de los deseos mas persistentes de los navegantes de aquella época, el de encontrar algun canal que comunicara el estrecho con el mar del sur, para evitarse los peligros de la navegacion en la parte oeste de aquel paraje, se destinó al bote para hacer ese reconocimiento con instrucciones para llegar al puerto de la Candelaria o del Mártes, ya que no se queria esponer a la fragata. El bote esploró la bahía de San Simon, encontrándose despues en un archipiélago, que llamó de Córdoba, en honor del comandante de la fragata y pasó por un canal que no pareció ser el de Santa Bárbara de M. Marcant. Despues reconoció la boca interior del canal de Santa Bárbara y continuó otros reconocimientos mui prolijos del canal principal y sus costas.

Todo el mes de febrero se mantuvo la fragata en el puerto de San José, practicando toda clase de estudios, y considerando su jefe que ya estaba en las proximidades del invierno y que se habia cumplido el objeto primario de la espedicion, resolvió volver a España. Así se hizo, en efecto, continuando y rectificando, al regreso, todos los trabajos hechos anteriormente. El 18 de marzo de 1786, desembocó el estrecho la fragata y despues de

Digitized by Google

muchas zozobras, el 11 de junio de 1786, fondeaba en Cádiz habiendo durado la navegacion 8 meses y 2 dias.

Este viaje ha sido contado por el verídico historiador Vargas y Ponce, teniendo a la vista los diarios de navegacion y todos los estudios practicados por la oficialidad de la fragata *Santa Maria de la Cabeza.* La relacion fué publicada en Madrid el año de 1788, con un exelente retrato de Magallanes y con varias cartas de la América Meridional, del estrecho de Magallanes, planos de puertos y bahías, tablas termométricas, etc. La impresion es de lo mas esmerado.

En esta relacion se indican las instrucciones que recibió don Antonio de Córdoba y que espresan el motivo del viaje de la *Santa Maria de la Cabeza*; los preparativos para el viaje; la navegacion desde Cádiz hasta el cabo Vírjenes; acaecimientos y navegacion del estrecho; regreso al puerto de salida; tablas de la derrota; resultado de las observaciones y demas operaciones hechas en el estrecho; tabla de los rumbos y distancias de los puertos del estrecho que determinan su derrota y la resolucion del problema de la navegacion que debe preferirse para ir al Pacífico, elijiéndose con tal motivo la ruta del cabo de Hornos como la mas exenta de peligros.

En la segunda parte de este admirable trabajo, se da una noticia sumaria de todas las espediciones verificadas al estrecho de Magallanes desde su descubrimiento, de la cual nos hemos servido en gran parte para dar el estracto que hemos hecho por nuestra parte en el presente libro. Se insertan, ademas, en aquel trabajo, un estudio sobre el suelo, clima y producciones de Magallanes; tablas termométricas, noticias sobre los indios patagones y fueguinos, y por último, una resolucios sobre el problema de poblar el estrecho, que reproducimos mas adelante como muestra de las ideas dominantes en España en el siglo pasado acerca de esos parajes.

XLIX Espedicion, de D. Antonio de Córdoba y de D. Fernando Miera (1788-1789)

Esta espedicion tuvo por objeto completar el reconocimiento del estrecho de Magallanes y el levantamiento de su plano hasta el cabo Pilar. Se confió al mismo don Antonio de Córdoba y a don Fernando de Miera, su segundo en la espedicion ante-

Digitized by Google

rior, a pesar de que la salud de ambos estaba mui resentida, dándoseles los paquebotes *Santa Casilda* y *Santa Eulalia*, de 16 cañones cada uno. Entre los oficiales de la *Santa Casilda* se embarcó el teniente de navío don Cosme Damian Churruca, de célebre memoria mas tarde, encargado de la parte astronómica y jeodésica de la espedicion.

Los espedicionarios salieron de Cádiz el 5 de octubre de 1788, tocando en las Canarias y siguiendo su derrota sin contratiempo mayor hasta el cabo Vírjenes y el estrecho de Magallanes, el cual embocaron el 19 de diciembre. No ocurrió novedad alguna en la navegacion hasta el cabo Lúnes, desde donde debia comenzarse el prolijo reconocimiento del canal hasta el cabo Pilar. Los oficiales se dedicaron en aquel trayecto a verificar la exactitud de los anteriores datos acumulados en el viaje de la *Santa Maria de la Cabeza*.

Fondeados ambos buques espedicionarios en la bahía de San José, dispuso el jefe que la mitad de los oficiales, con las dos lanchas de los paquebotes, bien armadas y equipadas, practicasen el reconocimiento del canal de San Jerónimo y de la parte del estrecho que faltaba. Córdoba y Miera quedaban sumamente enfermos a bordo.

Se conserva el *Diario de las ocurrencias del reconocimiento de la parte occidental del estrecho desde cabo Lunes a cabo Pilares*, del teniente don Cosme Churruca, que es sumamente interesante por los prolijos datos que contiene.

Segun él, los espedicionarios reconocieron la bahía de Albuquerque y embocaronel canal de San Jerónimo, al cual le buscaron la comunicacion que Sarmiento dijo que tenia con el canal Buckley, no encontrándosela. Pasaron las islas de Cárlos III y de Ulloa, de las cuales hacen su descripcion a grandes rasgos, y en seguida montaron los cabos Quad y Notch, llegando a Playa Parda. Despues doblaron los cabos Tomas y Providencia, reconociendo un puerto no fijado por Sarmiento, hasta llegar al cabo San Ildefonso, esplorando esa parte de la Tierra del Fuego y formando el plano de un puerto que se llamó de Uriarte. El 27 enero llegaron al puerto de Santa Mónica, desde donde divisaron perfectamente el cabo Pilar y la isla Santa Ana. El 29 fué un dia mui laborioso. Churruca, refiriéndose a él, dice en su diario:

Digitized by Google

«No podemos abandonar al silencio la singularidad de este dia, que fué el segundo de nuestra navegacion en que nos iluminó el sol con toda su claridad por algunas horas seguidas; este accidente, que aquí es tan raro, parecerá talvez de poca entidad; pero es inesplicable cuánto influyó en nuestros ánimos: 18 dias de una perpétua lluvia, de dormir siempre mojados, unas veces en la estrechez de nuestras lanchas y otras sobre una playa de piedras poco ménos que a cielo raso; los cuidados de una comision que prolongaban la contrariedad de los vientos, y finalmente la frugalidad a que nos habia reducido la pérdida de una gran parte de nuestras provisiones, formaban una combinacion de circunstancias tales, que bastaba cualquiera de ellas para abatir el ánimo del mas esforzado y debilitar aun la constitucion mas robusta; pero este dia templado y de serenidad, que nos condujo a los límites de nuestro cargo, permitió tambien enjugar las ropas, y dió nuevos resortes a nuestros espíritus con el placer de haber vencido obstáculos, que creimos superiores a los mayores esfuerzos».

«A las tres de la tarde, despues de haber andado cerca de 20 millas seguidas, a costa de remar 11 horas, llegamos a la cabeza del cabo Pilar, límite occidental del estrecho en la costa del Fuego, cuya felicidad celebramos arbolando la bandera, y saludándola con siete voces de *viva el Rey*: es inesplicable el afan con que remaban nuestros marineros palla llegar aquí a este Cabo, que las contínuas tempestades nos habian hecho creer de imposible acceso; pero no fué menor el premio que tuvieron sus fatigas en la satisfaccion de llegar, pues fué tanta, que ni aun de comer se acordaban».

En seguida describe Churruca con gran minuciosidad el cabo Pilar, el cual reconocieron en todos sus detalles, llegando hasta las tres islas que hai sobre la punta occidental del puerto de la Misericordia, donde desembarcaron y se detuvieron hasta marcar los Evanjelistas y todos los demas puntos que debian entrar en la cadena de triángulos para formar el plano. En esa isla dejaron una botella con un papel, cuyo tenor era el siguiente:

EN EL AUGUSTO REYNADO DE CÁRLOS III, REY DE ESPAÑA Y DE LAS INDIAS

Por órden de S. M. salieron del puerto de Cádiz en el mes de Octubre de 1788 dos baxeles de su armada naval con el objeto de

Digitized by Google

reconocer todos los surjideros, radas, puertos y baxos del Estrecho de Magallanes, formando una exactisima carta en beneficio de la navegacion y del comercio. Detenidos estos buques en el puerto de San Joseph o Cabo de Galante por la contrariedad de los vientos, destinaron dos pequeñas embarcaciones de remos con diez oficiales para la conclusion de esta obra importante; y habiéndola desempeñado en todas sus partes, dexaron a la posteridad este monumento para eterna memoria. A 29 de Enero de 1789: Tenientes de Navio Don Miguel de Zaipiain, Don Francisco de Uriarte y Don Cosme Churruca; los de Fragata Don Lino Truxillo, Don Francisco del Rivero, Don Ciriaco Cevallos y Don Andres Orive: el Alférez de Navio Don Claudio Coig: los de Fragata Don Francisco Pineda y Don Joseph Vertiz con los Pilotos Don Antonio Castellanos y *Don Francisco Sanchez.*

Los espedicionarios denominaron esa isla de la Botella y se dirijieron al puerto de la Misericordia. Al dia siguiente pasaron al puerto del Mártes, llamado así por los Nodales, y Nuestra Señora de la Candelaria, por Sarmiento. Ahí quedó terminado el reconocimiento de la Tierra del Fuego desde cabo Lúnes hasta el océano Pacífico, «sin que quedase por examinar el rincon mas despreciable», dice Churruca. De ahí regresaron para juntarse con los que habian quedado en los buques, lo que ocurrió sin contratiempos mayores algunos dias despues.

Tras de esta espedicion tan feliz y provechosa para el levantamiento del plano de las costas mas occidentales del estrecho, don Antonio de Córdoba, envió otra a reconocer una abra desconocida que se divisaba entre la bahía de la Campana y el canal de Santa Bárbara en la Tierra del Fuego. Esta nueva espedicion reconoció dos puertos levantando sus planos.

Enseguida se practicaron algunos otros reconocimientos, y habiendo obtenido el logro del viaje encomendado a los paquebotes *Santa Casilda* y *Santa Eulalia*, se resolvió emprender el viaje de regreso a España, lo que se hizo el 14 de febrero de 1789. La navegacion se verificó con buena fortuna llegando al punto de partida el 13 de mayo del mismo año.

Vargas y Ponce ha publicado la relacion de este interesante viaje como un *Apéndice a la relacion del viaje al Magallanes de la fragata de guerra «Santa Maria de la Cabeza», que contiene*

Digitized by Google

el de los paquebotes «Santa Casilda» y «Santa Eulalia» para completar el reconocimiento del estrecho en los años 1788 y 1789, en vista de los diarios de los dos comandantes y los de los oficiales encargados de las espediciones parciales, con una carta de la parte del estrecho reconocida por éstos.

Resolucion del Problema sobre poblar el Estrecho (2).

La seria lectura de todo lo antecedente es la mejor solucion de este Problema. El triste éxito de las colonias estrablecidas por Sarmiento es un argumento irrefragable de quan dificultoso es mantener una poblacion en la parte mejor del Estrecho y aun es menos a propósito el terreno montuoso para producir las cosas necesarias para a la vida que hayan menester calor y sequedad. Aunque a esfuerzos del arte y con grandes dispendios se formase un establecimiente, lo difícil de ser socorrido continuamente no lo haria permanente, y mas no siendo de alguna utilidad.

Muchos no obstante han opinado que se poblase el Estrecho, y entre varios proyectos existe uno en la Biblioteca Real (3) que se presentó a Felipe V por Mr. Manuel Govin, Presbítero, Ballriller de la Facultad de Paris, Comendador de las Ordenes Militares del Cármen y S. Lázaro, Arcediano de la Catedral de Dol, ect. etc. en que hace presente que habiendo sido de la primera Espedicion Francesa de Mr. Gennes y de otras dos a la Costa Patagónica hasta el año de 1709, con el designio Apostólico de convertir a los Indios del Magallanes se preparaba a volver en 1714, y teniendo para ello embarcada su Librería y baxilla de plata fué detenido por *une Lettre de Cachet*; pero dexando y vendiendo todos sus empleos se habia presentado a

(2) Vargas y Ponce. En el citado libro de este historiador, aparece esta *resolucion* como uno de los frutos obtenidos por el viaje de la *Santa Maria de la Cabeza*, la cual reproducimos íntegra y con su propia ortografia, por lo curioso del documento y para que se vea, en presencia de los grandes progresos realizados por la colonizacion chilena en el estrecho, lo profundamente equivocados que estaban aquellos intelijentes espedicionarios de fines del siglo pasado.

(3) Sala de M. S. S., estante S. en un legajo rotulado: «Varias copias pertenecientes a Indias»; está en primer lugar esta con 22 pájinas y se titula: *Observaciones sobre la necesidad de poblar en el Estrecho de Magallanes.*

Digitized by Google

S. M. pidiendo auxiliase tan santa empresa y poblase al Magallanes: dá para esto diez motivos y como son las razones que se ofrecen a los muchos que han tenido el mismo pensamiento, las referimos con sus obvias satisfacciones, omitiendo las que por serlo demasiado no lo necesitan.

I. *La conversion de un sin número de almas tan recomendada en la Bula de Alexandro VI.*—Ya se ha visto quan corta es la poblacion del Magallanes y quan distantes sus míseros Colonos de reducirse a sociedad.

II. *Que es añadir a la Corona de España otro Reyno y la mejor de las Indias.*—La antecedente lectura es la mejor contestacion de una hipérbole tan desmedida.

III. *Quitar a los Extranjeros que se establezcan baxo el pretexto de* PRIMO OCCUPANTI, *como yá lo tenian concedido á varias Compañías los Ingleses en el art. 10 de su Compañía de Indias Orientales. Holanda lo mismo y Francia tomó en 1699 posesion del Estrecho en nombre de su Compañía del S.*—El éxito de estas Posesiones tantas veces repetidas por los Ingleses, y el ver que con tantos anhelos desde el viaje de Drake jamas han emprendido hacer un establecimiento, es una prueba convicente de que temen tenga un fin tan desgraciado como el de Sarmiento con tantas menos proporciones de ser socorridos, pudiéndose asegurar que nadie envidiaria el caro blason de tener habitantes en los últimos confines del Continente austral, mui seguros como hasta ahara lo ha manifestado la experiencia, que ninguna Nacion Europea medita en usurpar los derechos incontrastables que tenemos sobre esta parte *la mas despreciable y desdichada del Orbe.*

IV. *Que establecidos los Hereges lo serian los Indios.*

V. *Unidos unos y otros se rebelarian en la primera guerra, se harian dentro de poco dueños de Chile: y ¿qué se hace el Perú, que saca toda su manutencion de este Reyno?*—El que conozca el pais que tendrian que atravesar este miserable peloton de Indios desnudos y de Europeos tan infelices como ellos, con las demas circunstancias locales y estando del Reyno que debia ser presa de estos enemigos, conocerá al punto quan lejos de verosimilitud está este temor.

VI. *La introduccion del Comercio ilícito.*—Si fuera este solo

Digitized by Google

el conducto del contrabando, no costaria tanto al Gobierno sostener los medios de quitarle.

VII. *En tiempo de Guerra podrán apresar quantas embarcaciones tiene el Mar del S. así por estar indefensos, como por que no hai un solo Puerto, solo Valparaiso y Valdivia en Chile y eso en mal estado.*—Es bien notorio que no son las Esquadras que puede mantener el Magallanes las que originan tales sustos, ni que se desvanecerian con poblarle. Mientras mas se adelante la navegacion, *mas horror se cobrará a este tortuoso pasage.*

VIII. *Que con esto los del Perú se verian precisados á allanarse á lo que quisiesen.*

XI. *Los riesgos á que quedaba expuesta la Nao de Filipinas.*

X. *Que se debian arreglar a esta Colonia 2 Navichuelos, uno de 300, y otro de 200 loneladas que le llevasen lo preciso y mas que todo para fábrica de sus Navíos, y por si S. M. quiere fabricar allá los suyos, pues no hay parte en el mundo donde se pueda tener mejor astillero.*—Seria agraviar la intelijencia de los lectores contestar a esta supuesta ventaja, pues está de bulto la desproporcion entre una Colonia que se mantendria con dos Navichuelos al año, y los gigantes proyectos que debia verificar. De un sitio el mejor del mundo para astillero solo se sabe hasta ahora que hay buena leña para quemar.

Dice Mr. Jovin mui bien, que no debia ser obstáculo para poblar el Magallanes no descubrir este camino a los Extranjeros, pues entonces le sabian mejor que los Españoles; y el ningun uso que han hecho de esta noticia conviene de su ninguna importancia.

Se olvida en este catálogo del único motivo que pudiera hacer costear una Colonia; y era mantener Prácticos y auxilios para los que atravesasen el Estrecho; pero demostrado ya párrafo VII de la Primera Parte que no conviene escoger este rumbo para el Pacífico, no queda razon alguna ni de utilidad ni de conveniencia, ni de política, que obligue a nadie *al duro castigo de renunciar a su patria para poblar en el Estrecho de Magallanes.*

L Espedicion, de Malaspina
(1789-1794)

El 30 de julio de 1789, partió de Cádiz una nueva espedicion española a los mares del sur, solicitada primeramente por el co-

Digitized by Google

mandante del ejército español en la frontera araucana y despues gobernador de Chile, don Ambrosio O'Higgins, y en seguida, por un oficial italiano al servicio de la escuadra española, don Alejandro Malaspina, quien elevó un memorial al Ministro de Marina ofreciéndose para dirijir una espedicion científica, siguiendo el derrotero de Cook y de La Pérouse, y para construir cartas hidrográficas, etc.

Por real órden de 14 de octubre de 1788 se decretaba la organizacion de esta espedicion (4), aprobándose el plan de Malaspina que consistia en reconocer las Malvinas y la bahía del Buen Suceso, en el estrecho de Le Maire, montar el cabo de Hornos y el Victoria y alguna tierra del archipiélago de los Chonos, continuando enseguida la derrota a puntos que no son del caso recordar aquí.

Para este objeto se prepararon dos buenas corbetas de guerra, recientemente construidas, la *Descubierta* y la *Atrevida*, de igual porte y con la misma dotacion de oficiales y marinería (102 hombres cada una), dándose el mando de la primera a Malaspina, y de la segunda, al capitan de fragata don José de Bustamante y Guerra. Preparáronse con todo esmero los víveres, las ropas y los instrumentos de observacion científica. Al lado de aquellos jefes se organizó una comision de astrónomos, de injenieros hidrógrafos, de naturalistas y de dibujantes, encargados especialmente de los trabajos de su competencia.

Así provistos partieron los espedicionarios en la fecha ya indicada, llegando el 20 de setiembre a Montevideo. Allí se detuvieron cerca de dos meses ocupados en levantar la carta del Rio de la Plata. El 13 de noviembre se dieron nuevamente a la vela, acercándose a la costa de la desembocadura del rio Negro hácia el sur, a fin de observarla y hacer en ella las esploraciones necesarias. Visitaron en seguida las islas Malvinas y de los Estados, y pasando el estrecho de Le Maire para doblar el cabo de Hornos, se hallaron el 19 de enero de 1790 en el Pacífico, en la latitud de la boca occidental del estrecho de Magallanes, fondeando el 1.° de febrero en el puerto de San Cárlos de Ancud.

(4) En esta como en las espediciones siguientes, nos guiamos para hacer el estracto, por la *Historia Jeneral de Chile* de don Diego Barros Arana.

Digitized by Google

En esta parte de su esploracion, los marinos españoles habian pasado con mas o ménos rapidez, esperando consagrarle mas tiempo al regreso de su viaje. En Chiloé encontraron los españoles a un hábil piloto, don José Moraleda, quien esploraba aquellas islas y canales por órden del Virrey del Perú y tenia gran conocimiento de todas aquellas costas. Este piloto suministró a Malaspina los planos que habia levantado, que simplificaban considerablemente los trabajos de su espedicion.

La *Descubierta* y la *Atrevida* continuaron su viaje al norte, haciendo su cuerpo de oficiales todo jénero de observaciones científicas, levantando planos de la costa y de varios puntos del interior. Siguieron viaje al Perú y Ecuador y pasaron mas tarde a los archipiélagos asiáticos. «Reconocieron bajo la línea y hácia el oriente 500 leguas de mares no trillados», dice el historiador de la espedicion, volviendo al Perú en julio de 1793. Completando sus estudios en estas costas y en las de Chile, Malaspina resolvió volver a España, llegando a Cádiz el 21 de setiembre de 1794, despues de un viaje que habia durado cinco años y dos meses.

El viaje de Malaspina se frustró en gran parte, pues, envuelto su jefe en una intriga de corte, fué procesado y encarcelado durante 9 años, prohibiéndosele publicar la relacion de su espedicion y sus cartas y planos. Poco tiempo despues de salir en libertad, Malaspina murió en Italia, y solo cerca de un siglo mas tarde se publicó su diario de navegacion, por el teniente de la marina española don Pedro de Novo y Colson con el título de: *Viaje político-científico al rededor del mundo por las corbetas «Descubierta» y «Atrevida» al mando de los capitanes de navío don Alejandro Malaspina y don José de Bustamante y Guerra, desde 1789 hasta 1794.*—Madrid 1885.

Los trabajos de Malaspina y de su cuerpo de oficiales no son de escaso valor para la época en que se llevaron a efecto, pero han sido anulados por los trabajos posteriores de Parker King y de Fitz Roy y por otros llevados a cabo por marinos de otras nacionalidades.

LI Espedicion, de fray José Garcia
(1766-1767)

En diversas ocasiones los gobernantes de Chile y del Perú habian mandado hacer reconocimientos jeográficos en las costas

Digitized by Google

y archipiélagos que existen al sur de Chiloé. Se recordarán los viajes de Francisco de Ulloa (1553), de Ladrillero (1558), de Sarmiento de Gamboa (1580) y de don Antonio de Vea (1675), a las cuales nos hemos referido en capítulos anteriores, así como el de menor importancia practicado en 1620 por el piloto Juan Garcia Tao, que solo llegó hasta el istmo de Ofqui; pero las noticias recojidas en cada uno de esos viajes eran escrupulosamente guardadas, de tal suerte, que podian considerarse como desconocidas aquellas rejiones. En cambio, la publicacion del viaje y aventuras de la escuadrilla de Anson en 1741, habia llamado sobre ella la atencion de los jeógrafos ingleses, al punto que en aquellos años se habló en Inglaterra de ocupar el puerto que los náufragos de la *Ana* (5) llamaron de Inchin, en la parte norte de la península de Taitao, latitud 45° 51', y que en las cartas modernas es conocido con el nombre de bahía del Refujio. Se recordará tambien que Vancouver recibió encargo de esplorar esas costas, pero que no pudo hacerlo a causa del mal tiempo y otras contrariedades.

Esta actividad de los esploradores estranjeros habia estimulado la accion del gobierno español, como lo prueban las comisiones encargadas a don Antonio de Córdoba y a Malaspina, y de los gobernadores de Chile, que favorecieron los diversos viajes emprendidos por los jesuitas u otros esploradores de aquellos mares y costas y de los cuales daremos cuenta en seguida, recordando los principales o los que dieron frutos mas positivos.

Habiéndose fundado en 1765 una mision en la pequeña isla de Caillin, situada a corta distancia de la estremidad sur de la isla grande de Chiloé, los jesuitas enviaron algunos indios esploradores a reconocer los archipiélagos del sur; y al año siguiente, con la autorizacion del presidente Guill y Gonzaga, se dispuso una espedicion mas formal. El padre José Garcia, con cinco piraguas tripuladas por 40 hombres, partió de Caillin el 23 de octubre «hácia el sur, no solo para lograr la conversion de los jentiles que se pudiese, sino para esplorar el pais y certificarse de lo que prometia la tierra para poder continuar con

(5) Pequeño buque de la espedicion de Anson que llevaba los víveres y que naufragó como la *Wager*.

Digitized by Google

mayor certidumbre estas empresas». En tres meses de navegacion esploró la costa, las islas y los canales hasta la latitud de los 48°, hasta el sitio mismo en que habia naufragado la fragata *Wager* en 1741, anotando prolijamente todos los incidentes del viaje, describiendo del mejor modo que le era posible las tierras que reconocia y levantando una carta jeográfica que, a pesar de sus defectos, revela en su autor un espíritu observador.

El padre Garcia publicó su *Diario del viaje y navegacion hecho desde la mision de Callin hácia el sur en 1766*, del cual existe una traduccion alemana, hecha en 1811. Don Diego Barros Arana reprodujo el diario del padre Garcia, con su mapa, en los ANALES DE LA UNIVERSIDAD, año de 1871.

Los padres franciscanos, sucesores de los jesuitas en las misiones de Chiloé, continuaron esos viajes, pero no adelantaron nada el conocimiento jeográfico de la rejion.

LII Espedicion, de Mancilla y Ugarte (1767-1768)

Mas importante que estos viajes fueron los reconocimientos jeográficos que por esos años encomendó el gobernador de Chiloé a algunos pilotos esperimentados en la navegacion. En 1767 se creia en Chile y el Perú, que los ingleses, despues de fundar un establecimiento en las islas Malvinas, pretendian ocupar uno o varios puntos de las costas occidentales de la Patagonia (6).

Con este motivo, y por encargo del gobernador don Manuel de Castéblanco, partió de Chiloé a fines de aquel año, una espedicion esploradora a cargo del teniente don Pedro Mancilla y del piloto don Cosme Ugarte, que avanzó hácia el sur hasta la latitud de 53° 19', desde donde dió la vuelta el 10 de febrero de 1768. Las noticias de este viaje, que han llegado hasta nosotros, son simples notas tomadas de su diario, o referencias de los esploradores subsiguientes, que no bastan en manera alguna

(6) Antes de este viaje, los frailes jesuitas José Garcia y Juan Vicuña, hicieron en 1762 una esploracion en Palena, que segun Moraleda, es la primera que se haya practicado en ese rio, y de la cual no quedan sino relaciones orales, recojidas por los años 1792 a 1796.

Digitized by Google

para darnos a conocer el ítinerario ni el valor de los reconocimientos hechos por Mancilla y Ugarte.

LIII Espedicion, de Sotomayor y Machado
(1768-1769)

En la primavera siguiente preparó el gobernador de Chiloé, teniente coronel don Cárlos de Beranger, una nueva espedicion que sin duda fué una esploracion mas útil que la anterior. Equipó para ello una pequeña goleta llamada: *Nuestra Señora de Monserrate*, y dos piraguas, que debian servir como escampavías de ella para el reconocimiento de los canales, poniéndolas a las órdenes del teniente de milicias don José de Sotomayor, que no tenia práctica alguna en la navegacion; pero colocó a su lado a un piloto de mérito sobresaliente, don Francisco Hipólito Machado y Rijo, orijinario de Venezuela, que desde veinte años atras navegaba en el Pacífico y habia obtenido en Lima el título de piloto despues de dar les exámenes del caso.

Los espedicionarios zarparon del puerto de Chacao el 17 de diciembre de 1768, y siguieron esplorando la costa del sur con toda prolijidad y sin esperimentar grandes dificultades. El 24 de enero del año siguiente, se hallaron al norte de la península de Tres Montes, que Machado se proponia doblar para continuar su esploracion; pero las jentes que lo acompañaban en la goleta se negaron a pasar adelante y bajaron a tierra, ménos dos marineros. Se vieron así obligados a fondear la goleta un poco hácia el norte, miéntras Machado continuaba adelante con las piraguas, las que trasportaron a brazos de hombre a traves del istmo de Ofqui, para continuar la esploracion en el golfo de Penas y en las islas y canales que se abren al sur.

Machado, con ánimo resuelto y con la intelijencia de un hábil esplorador, proseguia sus trabajos de reconocimiento sin arredrarse por las privaciones y fatigas de toda clase ni por las lluvias que tenia que soportar. «Hoi, escribia en su diario con fecha « de 3 de marzo, se han lamentado todos los milicianos y han « hecho su representacion de no poder pasar adelante, alegando « se hallan rendidos y desnudos para resistir los aguaceros que « casi son continuos, y todas las tierras donde hemos puesto el « pié, desde Guaitecas, no son otra cosa que agua. No obstante,

Digitized by Google

« se redujeron a tomar otro canal, que es el que llaman de « Fallos».

Entrando en este canal, Machado continuó su viaje de esploracion, y en seguida penetró en otro que se abria a su derecha, dándole el nombre de «canal del Castillo, por uno tan natural que forman los pedrones que tiene en su orilla», hasta llegar al mar abierto. El reconocimiento se continuó todavía algunos dias mas; pero las lluvias se hacian cada vez mas copiosas. Las piraguas se hallaban en mal estado y hacian temer una avería ántes de reunirse a la goleta, y la jente se hallaba rendida de cansancio por tanto remar, todo lo cual obligó a Machado, «con harto dolor de su corazon de no conseguir el fin», decia él mismo en carta de 14 de marzo, a volver atras. Por fin, recojiendo nuevas observaciones útiles para la hidrografía de aquella rejion, ese esperto navegante se reunió con su goleta el 16 de abril, y el 8 de mayo de 1769 estaba de vuelta en Chiloé, donde él y Sotomayor fueron sometidos a juicio por no haber cumplido del todo la comision y por no haber obligado a la tripulacion a continuar el viaje.

A pesar de que esta espedicion no dió todo el resultado apetecido, dejó, no obstante, una descripcion bien detallada en su diario de viaje de todas las costas esploradas; dió a conocer latitudes bastante correctas de muchos lugares, azimutes mágnéticos y la declinacion de la aguja imantada, lo cual no habian hecho sus predecesores. Ademas, dejó un bosquejo de mapa o cróquis del archipiélago de los Chonos, de la península de Taitao, golfo de Penas y canal de Fallos, que ha servido a los esploradores subsiguientes, entre ellos a Malaspina. Con fecha 11 de junio de de 1769 dió Machado al gobernador de Chiloé, un informe jeneral y sumario sobre el resultado de su viaje, ademas del diario que se encuentra orijinal en el Depósito Hidrográfico de Madrid, y del cual hizo sacar una copia el ex-Director de la Oficina Hidrográfica de Chile don Francisco Vidal Gormaz (7).

(7) Para seguir con provecho la lectura del derrotero de Machado, conviene tener a la vista las esploraciones de esas localidades y los mapas levantados por algunos oficiales de la marina de Chile, y publicados por la Oficina Hidrográfica en 1874 y 1886.

Digitized by Google

LIV Espedicion, de González y Domonte (1770-1771)

Temiendo el Virrey del Perú don Manuel de Amat, que los ingleses pretendieron fundar o hubieran fundado un establecimiento en las costas del sur del Pacífico, igual temor que tenian los gobernadores de Chile, como se ha visto, equipó en el Callao una escuadra compuesta del navío *San Lorenzo* y de la fragata *Santa Rosalía*, y la puso bajo las órdenes de los capitanes de fragata don Felipe González y don Antonio Domonte. Segun las instrucciones que les dió el Virrey, debian buscar y reconocer la isla descubierta por el ingles Davis en 1687, y esplorada en 1722 por el holandes Roggeween, quien dió a esa isla el nombre de Pascua, con que nosotros la conocemos. Llevaban aquellos marinos el encargo de arrojar, si les era posible, a los ingleses que se hubiesen establecido allí, y en seguida, continuar esploraciones semejantes en las islas y costas que están situadas al sur de Chiloé.

Los espedicionarios salieron del Callao el 10 de octubre de 1770, y el 15 de noviembre tocaron en la isla de Pascua. El 21 del mismo mes levaron anclas y se dirijieron a Chiloé. No se conoce esta segunda parte de la espedicion de los capitanes González y Domonte, ya sea porque suspendieran la esploracion, ya sea porque el único documento que existe de este viaje, el diario del piloto don Juan de Herbe, está interrumpido en esa parte, encontrándose incompleto el manuscrito. Solo se sabe que los espedicionarios estuvieron de vuelta en el Callao a mediados de 1771.

En 1775, don Diego Barrientos, en compañia de sus tres hijos José, Diego y Dionisio, hicieron el segundo reconocimiento del Palena, entusiasmados por la narracion del padre José García; pero sus trabajos no adelantaron el conocimiento de la hidrografía y jeografía de aquellos lugares.

En 1778 y 79, los misioneros franciscanos Norberto Fernández y Felipe Sanchez, dirijidos por Nahuelguin, indio de la Capilla Tei, practicaron el tercer viaje al rio Palena, del cual se conserva una sencilla relacion, con anotaciones de rumbos y distancias por el padre Norberto, quien advierte que «los pone como le pareció».

Digitized by Google

Varias otras espediciones se llevaron a aquellos parajes, como la de don Ignacio Pinuer (1774); la de don Manuel José de Orejuela (1782); la de fray Tomas Tallevoire (1783), quien buscó la ciudad de los Césares remontando el estero de Coman; la de Francisco Delgado, organizada por don Lázaro de Perez, cura de San Cárlos de Chiloé (1785), con el objeto de encontrar la ciudad de los Césares, todas las cuales no allegaron nada al conocimiento jeográfico de aquellas rejiones, por lo cual solo las anotamos a título de curiosidad.

Mejor conocidos y mucho mas importantes son los viajes de los franciscanos frai Benito Marin y frai Julian Real, que en el año 1778 salieron a recorrer los archipiélagos de Guayaneco y de las Guaitecas, habiendo llegado hasta los 47° de latitud austral, al sur de Chiloé.

En 1779 hicieron otro viaje los padres frai Francisco Menendez, del cual nos ocuparemos mas tarde, y frai Ignacio Vargas, llegando hasta la misma latitud.

Estos viajes se hacian en débiles piraguas, espuestos los valientes misioneros a grandes riesgos por los furiosos temporales de aquellos mares.

LV Espedicion, 1.ª de Moraleda (1786-1790)

Solo a título de curiosidad se puede recordar, que tras del piloto Machado, un oficial de injenieros, don Lázaro de Ribera, hizo en 1780 una esploracion en Chiloé y archipiélago de las Guaitecas, de la cual queda una memoria y un libro de mapas o cróquis de aquellas costas.

Corresponde mejor a los propósitos de este libro recordar los notables trabajos hidrográficos del injeniero don José de Moraleda y Montero, alférez de fragata y primer piloto de la real armada, que recibió la comision, junto con el gobernador de Chiloé don Francisco Hurtado, de reconocer las islas y archipiélagos del sur, levantar planos y tomar todas las noticias necesarias para el mejor conocimiento de aquellas costas.

Moraleda salió del Callao el 4 de noviembre de 1786 en la fragata particular *Nuestra Señora de los Dolores*, llegando a San Cárlos de Ancud el 17 de diciembre. Allí hizo preparar una piragua de unas catorce varas de largo, y otra de menor porte,

Digitized by Google

embarcó en ella sus instrumentos y víveres, y acompañado de algunos individuos prácticos en la navegacion de los canales, dióse a la vela el 3 de enero de 1787 con rumbo al oeste para circunnavegar toda la isla grande de Chiloé.

Despues de desempeñar esta comision con todo el esmero posible, Moraleda llegaba a San Cárlos de Ancud el 27 de abril dedicándose a la coordinacion de los datos recojidos y al dibujo de los planos y mapas, desempeñando en seguida otras comisiones jeográficas o estadísticas. El 11 de febrero de 1788, el gobernador Hurtado encargó a Moraleda que esplorase los partidos de Calbuco y Carelmapu y toda la costa continental que bordea el archipiélago. Esta es sin duda la parte que mas nos interesa conocer de las esploraciones de Moraleda.

Desde el 20 de febrero hasta el 16 de abril, reconoció con la mas esmerada prolijidad toda la rejion que media entre el rio Maullin, por el norte, y el rio Palena, por el sur, levantando la carta de todas las islas, canales y costas de esa rejion, al mismo tiempo que planos especiales de los puertos y caletas de alguna importancia. Un año se demoró en arreglar todos estos trabajos, en la formacion de un derrotero para la navegacion del archipiélago de Chiloé y en una memoria o noticia jeográfica de ese territorio. Concluidos estos trabajos, Moraleda se embarcó para el Perú el 18 de abril de 1790, a donde llegó el 3 de junio siguiente

Moraleda dejó una copia de sus diarios y mapas en la gobernacion de Chiloé y allí quedaron hasta 1826. El jeneral Freire trajo a Santiago esos documentos tan importantes, que formaban dos volúmenes escritos con el mayor esmero y adornados con viñetas y vistas dibujadas a pluma. De esos manuscritos, que segun creemos ya no se conservan completos, se sacó la copia que existe en la Biblioteca Nacional de Santiago. La Oficina Hidrográfica tiene otra copia sacada del ejemplar que existe en Madrid. El jeneral don José Santiago Aldunate, que fué el primer intendente de aquella provincia bajo el réjimen de la República, recojió esos documentos dejados en Chiloé por Moraleda y los trajo a la capital. El primero de los mapas fué publicado litográficamente en Santiago en 1845. Parece que los demas se han estraviado, pues, hasta la fecha no se ha tenido conocimiento de ellos.

Digitized by Google

LVI Espedicion, de Lobato y Cuenca (1791-1792)

El presidente de Chile, temeroso de las espediciones de algunos buques ingleses que entraban al Pacífico so pretesto de la pesca de ballena, comisionó al capitan don Nicolas Lobato y Cuenca, comandante de la fragata española *Santa Bárbara*, para que pasase a las costas del sur a observar las operaciones de dichos buques.

En cumplimiento de esa comision, Lobato y Cuenca recorrió los mares australes, recojiendo noticias mas o ménos valiosas sobre la jeografía de esa rejion, principalmente entre Chiloé y la bahía de Inche o Inchin, o sea, entre los 45 y 46 grados, de la cual levantó mapas y planos, acompañándolos de los diarios de viaje que no son conocidos sino por la referencia que de ellos hacen tres reales órdenes.

La fragata *Santa Bárbara* naufragó en Juan Fernández en 1794. No se tienen otros datos de esa espedicion ni de su jefe, el capitan Lobato y Cuenca.

LVII Espedicion, 2.ª de Moraleda (1792-1796)

Informado el Rey de España de los trabajos de Moraleda, dispuso por real órden de 25 de diciembre de 1790, que se adelantasen los reconocimientos de los canales y archipiélagos situados mas al sur de Chiloé, para lo cual el Virrey del Perú, Gil y Lemos, con fecha 29 de agosto de 1792, encargó al piloto Moraleda que sin tardanza hiciera los aprestos necesarios para su nueva espedicion. «Habilitado de las dos piraguas y demas « útiles necesarios a la espedicion, decian las instrucciones que « el Virrey dió a Moraleda, saldrá del puerto de San Cárlos, y « por la parte oriental de la isla grande, se dirijirá a la boca « del Aisen, en la costa firme frontera a las islas Huaitecas, y « entrando por ella examinará con la mayor prolijidad la es- « tension que tiene ese canal, estero o rio, circunstancias de su « terreno vecino y cuanto conduzca a dar una idea exacta del « paraje». Debia, ademas, adelantar la esploracion de las costas, canales e islas de mas al sur, levantar los planos y formar descripciones cabales de cuanto observase. «Si en la es-

Digitized by Google

« ploracion de los canales y esteros, decia el Virrey mas ade-
« lante, hallase que alguno de ellos presta paso al Océano
« Atlántico meridional, ya sea desembocando en el golfo de San
« Jorje, cuya estension no está aun determinada, o en cual-
« quiera otro punto de la costa oriental patagónica, retrocederá
« por una derrota opuesta a la que haya llevado, dirijiéndose
« inmediatamente a esta capital, observando inviolablemente
« lo prevenido respecto a la reserva con que debe guardar el
« resultado de sus esploraciones».

En cumplimiento de esta comision, zarpó Moraleda del Callao el 20 de setiembre de 1792, llegando un mes mas tarde a San Cárlos de Ancud. Se equiparon dos piraguas grandes en forma de goletas, que se bautizaron con los nombres de *Cármen* y *Rosario*, tripuladas cada una por 13 marineres, unos cuantos soldados y los prácticos que fué posible procurarse. Moraleda tomó el mando de una de esas goletillas, y confió la otra a don José de Torres, pilotin de la real armada, dándose a la vela el 21 de enero de 1793 con rumbo al sur.

Esta esploracion duró hasta el 2 de mayo siguiente, dia en que las dos piraguas estaban de vuelta en San Cárlos, despues de navegar hasta el rio Aysen, cuya embocadura y cuyo curso habian estudiado con bastante prolijidad, al mismo tiempo que habian reconocido una gran parte del archipiélago de los Chonos recojiendo preciosos datos jeográficos.

Al verano siguiente, Moraleda continuó su esploracion de los archipiélagos y canales del sur de Chiloé, recibiendo, ademas, la comision del gobernador de esa provincia de ponerse en comunicacion con las ciudades de los Césares, en cuya existencia creia a pié juntillas, al punto de entregarle para los habitantes de esas ciudades un pliego cerrado, en cuyo sobre escrito se leia lo siguiente: Por el Rei.—*A los señores españoles establecidos al sur de la laguna de Nahuelhuapi.—Del gobernador de Castro, Calbuco y provincia de Chiloé.*

El 11 de febrero de 1794, emprendia Moraleda su segundo viaje para continuar los estudios de la costa y de las islas del sur, sin pasar mas adelante de la latitud de 44 grados, contrayéndose especialmente al reconocimiento del rio Palena, haciendo sobre esa rejion mui útiles observaciones jeográficas y dando un

Digitized by Google

golpe decisivo a la antigua creencia de que existia una o varias ciudades de los Césares.

Moraleda permaneció dos años mas en Chiloé, durante los cuales emprendió un nuevo reconocimiento en el golfo de Reloncaví. Remontándose por el estero de este nombre, se internó en las tierras continentales hasta la laguna de Todos los Santos, y continuó en seguida el estudio atento y prolijo de las costas de la parte del continente que bordea por el norte y por el este el archipiélago de Chiloé. Este estudio le sirvió para perfeccionar sus mapas y observaciones anteriores.

En abril de 1796 volvió Moraleda al Perú como director de la Escuela Náutica del Virreynato, despues de escribir los diarios de sus últimas esploraciones y de construir sus mapas tan útiles para el conocimiento de la jeografía del sur de Chile. La política recelosa de España no dió a esos trabajos de Moraleda la publicidad necesaria para hacerlos útiles a la navegacion, permitiendo así que algunos de esos mapas se perdieran.

El ex-Director de la Oficina Hidrográfica de Chile, capitan de navío don Francisco Vidal Gormaz, hizo sacar copia en Madrid de los diarios y mapas de Moraleda, publicándolos en Chile en 1888 con una introduccion de don Diego Barros Arana. Este precioso libro de 550 pájinas, contiene los diarios de navegacion de Moraleda desde 1786 a 1788 y de 1792 a 1796, y una copia litográfica de la CARTA ESFÉRICA *que contiene la costa occidental patagónica comprendida entre los 41 y 46 grados de latitud meridional con inclusion del pequeño archipiélago de Chiloé y parte del grande de* LOS CHONOS, *reconocida y levantada de real orden y Comision del Excelentísimo Señor Baylio Frey Don Francisco Gil y Lemus, Virrey del Perú, por el Alferez de Fragata, Primer Piloto de la real Armada, don José de Moraleda, en los años de 1792 a 1796.* El libro publicado por la Oficina Hidrográfica bajo la direccion de don Francisco Vidal Gormaz, se titula: *Esploraciones Jeográficas e Hidrográficas de José Moraleda y Montero.*

Otras Espediciones.--El Padre Menéndez (1766-1794)

En el año anterior a la espulsion de los jesuitas, el padre Sejismundo Guell habia intentado llegar al lago Nahuelhuapi,

Digitized by Google

en busca siempre de la ciudad de los Césares, que constituia la gran preocupacion de aquellos viajeros; pero las dificultades del terreno le impidieron llegar a aquel punto. Otras tentativas hechas mas tarde por otros esploradores, tampoco tuvieron éxito, sin desanimar por eso a los turistas que continuaban soñando con aquella fabulosa ciudad.

A principios de 1772 llegaron a Chiloé quince frailes franciscanos enviados del colejio de Santa Rosa de Ocopa en el Perú, para tomar a su cargo las misiones de aquel archipiélago, entre los cuales venia frai Francisco Menéndez, que luego habria de hacerse célebre por sus viajes a la Patagonia.

Todos estos frailes recorrieron los archipiélagos del sur en desempeño de su mision, distinguiéndose el padre Menéndez por los cuatro viajes emprendidos en el continente para llegar al lago Nahuelhuapi y ciudad de los Césares, que contribuyeron a los progresos de la jeografía de aquella rejion y hoi mismo son tema de estudio en la cuestion limítrofe con la República Arjentina.

Estos viajes emprendidos desde 1791 a 1794, ademas de los que habia hecho desde 1773 a 1786, no sirvieron para desvanecer por completo la idea de la existencia de la ciudad de los Césares ni para reducir a los indíjenas.

No tenemos para qué ocuparnos de esos viajes, que salen de la esfera de este libro, pues se verificaron al norte del actual territorio de Magallanes. Quien quiera mayores datos sobre ellos puede consultar la publicacion que acaba de hacer el señor Francisco Fonk acerca de los diarios del padre Menéndez.

Aunque parece que se volvió a hablar de nuevos viajes a aquella rejion, es lo cierto que no se acometió empresa alguna de este jénero, y que solo 60 años mas tarde, algunos esploradores tan atrevidos como intelijentes, renovaron las espediciones de esa clase, estimulados por un interes puramente científico, como la de los señores Fonk y Hess, en 1856, y la de don Guillermo Cox en 1862-1863.

Digitized by Google

Digitized by Google

ESTRECHO de MAGALLANES
Canales de Smith, Latitud Cove

Fotograbado Leblanc, Monjas 511

Digitized by Google

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX
TILDEN FOUNDATIONS

Digitized by Google

CAPÍTULO XIII

Las esploraciones modernas en las costas y mares australes

Paralizacion de las espediciones al Pacífico.—Sus causas.—Renacimiento de los estudios científicos en los mares y costas del sur.—Las espediciones científicas inglesas.—Parker King y Fitz Roy.—Los viajes de la *Adventure* y de la *Beagle*.—Sus notables trabajos.—Dumont d'Urville.—Espediciones de la *Nassau*, de la *Alert* y de la *Sylvia*.—Los viajes científicos de los franceses.—Espediciones de la *Caracciolo*, *Vettor Pisani* y *Christophoro Colombo*.—El viaje de la *Romanche*.

Hemos seguido paso a paso el desenvolvimiento de las espediciones de todo jénero llevadas a cabo a las rejiones australes en el trascurso de varios siglos, desde aquellas memorables y casi fabulosas campañas de sus primeros descubridores y esploradores, hasta las que cimentaron sobre sólidas bases el conocimiento de gran parte de sus costas, de su jeografía e hidrografía. Hemos recordado a los descubridores del estrecho de Magallanes y a los que iniciaron su esploracion y su poblacion; a los que continuaron los descubrimientos en la Tierra del Fuego, en el estrecho de Le Maire y en le cabo de Hornos; a los que siguieron sus aguas en las costas occidentales de la Patagonia, en ese intrincado laberinto de archipiélagos, islas y canales; a los navegantes de todas nacionalidades que con unos fines u otros, atravesaron aquellas inhospitalarias rejiones en frájiles barquichuelos, aportando casi siempre algun conocimiento, o facilitando la navegacion de esos mares al comercio del mundo. Hemos seguido mas tarde con particular atencion, el comienzo de los estudios científicos en esas costas, iniciados por marinos u hombres de ciencia franceses, ingleses y españoles, hasta que esos estudios recibieron su consagracion mas completa con la espedicion de la fragata *Santa Maria de la Cabeza*, al mando de don Antonio de Córdoba y de su distinguido cuerpo de oficiales, quienes empezaron el verdadero levantamiento de planos haciendo triangulaciones, fijando posiciones astronómicas, reconociendo los fondeaderos de puertos y bahías, delineando, en una palabra, con gran exac-

Digitized by Google

titud las costas del estrecho de Magallanes, y reuniendo en el libro de sus diarias observaciones y en sus cartas, todas las noticias de que se tenia recuerdo y todos los antecedentes jeográficos e hidrográficos de esa rejion, ordenándolos y examinándolos a la luz de los conocimientos científicos de fines del siglo pasado.

Despues de este viaje científico de la fragata española *Santa Maria de la Cabeza*, completado con el que al año siguiente (1788-1789) practicaron los paquebotes *Santa Casilda* y *Santa Eulalia*, con que terminan las espediciones a los mares australes en el siglo XVIII, viene un largo período de paralizacion en los viajes a esas rejiones, a causa de las guerras napoleónicas y las de la independencia americana, que absorvieron por entero las preocupaciones de la totalidad de los paises europeos y americanos.

Es necesario esperar que pase ese período de guerra que absorvió los últimos años del siglo pasado y, puede decirse, el primer cuarto de siglo del presente, para que se abran nuevos horizontes a las naves de aquellos paises que venian a disputarse el imperio del occéano y del mundo, tras de la caida de la gran monarquía española, y para que veamos surcar las aguas del estrecho de Magallanes, del cabo de Hornos y de las costas occidentales de la Tierra del Fuego y de la Patagonia, por naves de esploracion y de estudio que, si no llevaban en sus mástiles el glorioso pendon bajo cuyo gran poder se descubrieran esas rejiones, tenian por divisa principios mas nobles y por resultado bienes mas positivos para el progreso de la humanidad, que la mayor parte de las que las habian precedido.

Este es el período de viajes al estremo austral del continente que nos proponemos recordar en el presente capítulo.

LVIII Espedicion, de Parker King (1826-1830)

Tocóle a la marina inglesa el insigne honor de reanudar las esploraciones científicas en el estrecho de Magallanes, con dos espediciones tan importantes que marcan una fecha memorable en los fastos mas gloriosos de los estudios jeográficos. No de otra manera se puede considerar la obra monumental que llevaron a efecto la *Adventure* y la *Beagle*, con sus capitanes Par-

Digitized by Google

ker King y Fitz-Roy y su distinguido cuerpo de oficiales, reconociendo, estudiando, levantando planos, fijando puntos jeográficos, avalizando, etc., etc., en la vasta rejion austral, desde las islas Malvinas, estrecho de Magallanes, islas de la Tierra del Fuego y costas occidentales de la Patagonia, hasta Chiloé.

Los estudios de todo jénero practicados por aquellos ilustres espedicionarios así como las cartas levantadas de toda la rejion austral, forman la base del conocimiento que se tiene de su hidrografía marítima, de sus costas, de muchas de sus islas y de una parte del estremo meridional del continente, al punto de que esos estudios y esas cartas son los guias mas seguros que hasta hoi tienen los hombres de ciencia y los navegantes, para practicar nuevos estudios sobre la mencionada rejion o para surcar sus mares y canales y para fondear en sus puertos y bahías. Puede decirse que no se ha adelantado mucho mas el conocimiento de los trabajos practicados por los marinos ingleses de la *Adventure* y de la *Beagle*, los cuales permanecerán como las tablas de derrotero para los hombres de ciencia y marinos de todas nacionalidades. Se podrá completar en detalles y modificar en parte los estudios jeográficos y las cartas de aquellos, pero no se podrán alterar en su fundamento, porque están basados en principios científicos inconmovibles.

La Inglaterra, que habia cooperado de una manera tan eficaz al afianzamiento de la independencia de los paises latinoamericanos, y que tenia interes tan positivo en crearse en ellos un mercado amplísimo, no solo reconoció mui pronto esa independencia, sino que estimuló el comercio británico en América y lo apoyó o lo protejió, enviando a estos paises cónsules que ejercitaron con patriótico celo su mision, a la vez que desarrollaron corrientes amistosas entre las nacientes nacionalidades y la Gran Bretaña.

Pero el gobierno inglés no limitó solo a esto su accion, sino que movido por un gran espíritu civilizador y progresista, al propio tiempo que buscaba mercados para su pabellon, preparaba una espedicion científica a los mares australes, encargada de conocer su hidrografía, de estudiar sus costas, de levantar cartas y de hacer toda clase de observaciones científicas de los paises que visitara o esplorara.

Digitized by Google

Al efecto, el almirantazgo británico hizo preparar y equipar dos corbetas, la *Adventure*, de 330 toneladas, y la *Beagle*, de 235, proveyéndolas de cuantos instrumentos, útiles y víveres fueran necesarios para la comision que debian de desempeñar y para la larga campaña que debian acometer. El comando de estos dos buques se confió a un hábil marino, el capitan Phillip Parker King, y a un cuerpo de oficiales tan numeroso como distinguido, entre los cuales figuraban el capitan Stokes, los tenientes Skyring, Kirke, Pecket y muchos otros que debian ligar su nombre a notables y gloriosas esploraciones.

Esta espedicion zarpó de Plymouth el 22 de mayo de 1826. Tocó en las islas de Madera y en las Canarias, en el puerto de Rio Janeiro y en las riberas del Rio de la Plata, a donde llegó el 13 de octubre del mismo año. Segun las instrucciones dadas por el almirantazgo, el capitan Parker King debia empezar el reconocimiento de las costas desde el Rio de la Plata hácia el sur; pero como la estacion era ya un tanto avanzada, resolvió cambiar su derrrota y lanzarse directamente hácia el estrecho para iniciar allí sus esploraciones.

El 20 de diciembre llegaban la *Adventure* y la *Beagle* a la boca oriental del estrecho de Magallanes, montaban el cabo Vírjenes y embocaban en seguida el estrecho con toda felicidad, yendo a fondear cerca del cabo Posesion. Despues de hacer descansar sus tripulaciones y de preparar sus elementos para empezar la esploracion, el capitan Parker King se dirijia en los primeros dias de enero de 1827 al puerto del Hambre, para establecer en él el centro de sus futuras operaciones.

Al efecto, despachó a la *Beagle* para que hiciera el levantamiento jeneral de la parte occidental del estrecho, al mismo tiempo que encargó a la lancha *Hope* (Esperanza) la esploracion del canal San Sebastian y el gran seno o estero que se halla al S E del cabo San Valentin, que mas tarde recibió su nombre.

El 15 de enero salia la *Beagle*, reconociendo diversos fondeaderos y las inflecciones de la costa austral del estrecho, o sea la Tierra del Fuego, hasta llegar a la bahía Misericordia (Mercy) despues de 30 dias de navegacion. Aquí se inició el prolijo levantamiento de esa parte del estrecho, midiendo una base entre la pequeña isla que está situada a la entrada de la bahía Misericordia, y la costa norte, fijando la posicion del cabo Victoria, de

Digitized by Google

las islas de Direccion y del cabo Pilar. A fines de febrero la *Beagle* se dirijia a bahía Mártes y en seguida a la costa norte del estrecho, que esploró hasta puerto Galan. De allí se despacharon botes para el reconocimiento del canal de Santa Bárbara, el cual navegaron hasta la ensenada Fury.

Miéntras la *Beagle* o sus botes hacian estos reconocimientos, la lancha *Hope* atravesaba el estrecho y fondeaba en la bahía que dejan las dos puntas del cabo San Valentin, dirijiéndose en seguida a puerto Willes para esplorar los esteros que se desprenden hácia la bahía Lomas. Esploró los canales que parecían dirijirse al S E y tomando por el angosto canal que desemboca al sur del puerto de San Antonio, penetró en el estrecho al oriente del seno de la Magdalena, despues de recorrer el canal San Gabriel. La *Hope* volvió a esplorar este canal, reconoció el seno del Almirantazgo y el canal Magdalena hasta mas al sur de las islas del Laberinto, siguiendo sus inflecciones costaneras.

En estas diversas esploraciones de la *Beagle* y de la lancha *Hope*, emplearon los espedicionarios hasta fines de marzo, siguiendo las instrucciones que habian recibido. Entrado ya el mes de abril, y creyendo Parker King que la estacion estaba mui avanzada, resolvió suspender los trabajos de esploracion en el estrecho y regresar á Montevideo para pasar allí el invierno, lo que hizo a fines del mismo mes.

Durante esta temporada de invierno se ocuparon los espedicionarios en ordenar sus anotaciones y observaciones y en construir los planos cuyos croquis habian levantado.

En la primavera siguiente, Parker King hizo los preparativos para emprender su segunda campaña de esploracion en el estrecho, compró una goleta que baustizó con el nombre de *Adelaida*, para que le sirviera de almacen de la espedicion, y se hizo a la mar el 23 de diciembre con rumbo al sur.

La *Adventure* embocó el estrecho en los primeros dias de enero, viéndose obligada a permanecer algunos dias en la bahía Posesion, miéntras que la *Beagle* estuvo acupada en el levantamiento de la costa oriental patagónica, desde puerto Deseado hasta cabo Vírjenes. Ambos buques se reunieron despues en la bahía de San Gregorio continuando desde este punto sus trabajos de esploracion. Al llegar al puerto del Hambre encontraron la goleta *Uxbridge*, que venia del Pacífico y habia penetrado en el

Digitized by Google

estrecho por el canal Magdalena, que habia sido lijeramente reconocido en la temporada anterior por la lancha *Hope*.

Parker King resolvió habilitar la goleta *Adelaida* para que reconociera de la manera mas prolija posible el canal San Sebastian que debia comunicar, segun los hermanos Nodales, la escotadura existente en la costa oriental de la Tierra del Fuego con el estrecho, a la altura de la grande abra que Sarmiento, Narborough, Byron, Wallis, Bougainville y Córdoba, habian señalado entre los cabos San Valentin y Monmouth. Por su parte, el capitan Stokes, con la *Beagle*, debia proceder al levantamiento de las costas occidentales de la Patagonia entre el estrecho de Magallanes y el paralelo 47, o sea en la península de Tres Montes.

Miéntras Parker King despachaba estos buques con las instrucciones dadas, él mismo preparaba un reconocimiento, que debia practicar en la costa de la Tierra del Fuego y despues en las costas occidentales. En efecto, tan luego como regresó la *Adelaida* de su comision al canal San Sebastian, se embarcaba en ella el jefe de la espedicion y atravesaba el estrecho para reconocer bahía Inútil y buscar su comunicacion con la de San Sebastian, en las costas orientales de la Tierra del Fuego, que para muchos marinos se hallaban unidas por un canal. En vano buscó Parker King esa supuesta comunicacion, y viendo frustrada su esploracion, se dirijió al puerto de San Antonio, en la seccion occidental, reconociendo la bahía San Nicolas, la ensenada Wood, la cala Brandley y el puerto Gallant, hasta el 11 de abril que, con el objeto de aprovechar lo que quedaba de buen tiempo y de esperar el regreso de la *Beagle*, se dirijió a reconocer las inflecciones de la costa austral del estrecho. Por último, la *Adelaida*, fué comisionada para proceder al levantamiento de la península de Brunswick, entre puerto Gallant y el cabo Froward, dirijiéndose en seguida al puerto del Hambre punto de reunion de la escuadrilla.

La *Beagle*, en cumplimiento de su comision, zarpó del puerto del Hambre el 18 de marzo, fondeando sucesivamente en puerto Gallant, bahía Boya, bahía Stuart, cala Marion, ensenada Medio Puerto y bahía Uprigth, hasta que el 31 del mismo mes penetraba en el Pacífico para verificar en las costas occidentales de la Patagonia las importantes esploraciones que le habian

Digitized by Google

sido confiadas. Reconoció, al efecto, los islotes de los Evanjelistas, la entrada al golfo Trinidad, la costa occidental de los archipiélagos de la Madre de Dios y de Wellington, las islas de Guayaneco, el golfo de Penas y la costa de la península de Taitao hasta mas allá de lo que sus instrucciones le indicaban, pues llegó hasta la latitud de 46° 5'.

La *Beagle* reconoció, ademas, la costa norte del golfo de Penas, pero como la estacion estaba mui avanzada, y segun sus instrucciones debia estar de vuelta a fines de julio, el 29 de junio dejaba aquel golfo y regresaba al estrecho tan lijero como se lo permitian los vientos, reuniéndose con el resto de la escuadrilla en el puerto del Hambre, en los primeros dias de agosto.

Inmediatamente que todos los buques se encontraron reunidos, Parker King dió la vela para Montevideo, a fin de invernar en él como la temporada pasada, y de acumular, ordenar y distribuir convenientemente los trabajos realizados durante el verano. En los primeros dias de setiembre llegaba la escuadrilla inglesa a Montevideo, despues de ocho meses de una tan cruda como provechosa campaña en el estrecho de Magallanes y en las costas occidentales de la Patagonia.

Un nuevo y valioso continjente se agregaba a los espedicionarios con el Capitan Roberto Fitz Roy, que durante la permanencia en Montevideo, tomaba el mando de la *Beagle* para emprender en la temporada de 1829 una nueva y fructífera campaña en el estrecho, miéntras que la *Adventure*, siempre a las órdenes inmediatas del jefe de la espedicion, el capitan Parker King, debia verificar una notable esploracion al rededor de la Tierra del Fuego.

Ambos buques se separaron el 1.° de abril de aquel año, frente al cabo Vírjenes, siguiendo la *Adventure* hácia el sur, costeando la parte oriental de la Tierra del Fuego hasta llegar a la isla de los Estados. Despues de reconocerla, siguió a la ensenada de San Martin, en las inmediaciones del cabo de Hornos, a la bahía de San Francisco y ensenada de San Joachin. Los oficiales de la *Adventure* hicieron un levantamiento de todos estos puntos así como del puerto Maxwell, de las islas Wollaston, bahía Kendall y canal Franklin. Continuando sus reconocimientos, la *Adventure* fué arrastrada por los vientos hasta los 60°

Digitized by Google

de latitud sur, haciendo en seguida la vela con rumbo al norte, hasta llegar al puerto de Valparaiso el 22 de junio de 1829.

Por su parte, la *Beagle*, en cumplimiento de la comision que habia recibido al separarse de la *Adventure* a la altura del cabo Vírjenes, embocó el estrecho e hizo reconocer por sus botes el canal de San Jerónimo, miéntras otra partida de esploradores penetraba al seno de Otway y descubria el canal que une estas aguas con el seno de Skyring, al cual bautizaron con el nombre del comandante de la *Beagle*, o sea, del capitan Fitz Roy. Por último, penetraban en aquel seno que recibió el nombre de uno de los oficiales espedicionarios.

La goleta *Adelaida*, que habia sido puesta bajo las órdenes del comandante de la *Beagle*, habia recibido la comision de hacer el levantamiento del canal Magdalena, imperfectamente reconocido en las esploraciones anteriores, y el de Santa Bárbara, lo cual verificó con éxito volviendo al estrecho para unirse a la *Beagle* en el puerto Gallant.

Despues de estos importantes trabajos hidrográficos, el capitan Fitz Roy, encomendó al teniente Skyring que practicara en la goleta *Adelaida*, un importante reconocimiento de los canales que corrian hasta el golfo Trinidad. En desempeño de esta comision, la *Adelaida*, despues de separarse de la *Beagle* a la altura del cabo Upright, dió la vela hácia la bahía Beaufort y embocó los canales a que dió el nombre de Smith, con que hasta hoi son tan conocidos por los navegantes. El teniente Skyring reconoció todas las inflecciones de aquellas costas, embarcado en los botes de su goleta, hasta llegar el 18 de agosto a la bahía Escape en el canal de San Esteban, de donde se dirijió al canal Concepcion, penetrando, por fin, en el golfo de Trinidad, el 10 de setiembre, para continuar su viaje a Chiloé, segun sus instrucciones.

La *Adventure*, la *Beagle* y la *Adelaida*, se hallaron reunidas en el puerto de Ancud a fines de octubre. El jefe de la espedicion, capitan Parker King, ordenó que la *Beagle* se dirijiera a la Tierra del Fuego para que hiciera un levantamiento jeneral desde cabo Pilar hasta la boca oriental del estrecho, miéntras que la goleta *Adelaida* debia levantar la costa continental desde la península de Tres Montes hácia el sur, reconociendo todas las inflexiones de ella y los canales Fallos y Messier.

Digitized by Google

La *Beagle* siguió sus instrucciones al pié de la letra, esplorando las islas, senos, canales, bahías y puertos que encontraba a su paso. El 14 de abril de 1830 descubrió el canal a que dió su nombre. Despues de desempeñar esta larga y fructífera mision, la *Beagle* llegaba a Montevideo y poco despues a Rio Janeiro, en donde se unió con la *Adventure* el 2 de agosto. Allí vendieron la goleta *Adelaida*, que tanto les habia servido en sus esploraciones, y dándose a la vela con direccion a Europa el 6 de ese mismo mes, llegaban a Plymouth el 14 de octubre de 1830, despues de una campaña de mas de cuatro años tan feliz como fructífera y provechosa para la jeografía e hidrografía, para la navegacion y las ciencias en jeneral.

El capitan Parker King publicó en 1832 un notable volúmen titulado *Instrucciones náuticas para las costas orientales y occidentales de la Patagonia.* Posteriormente se publicaron otros trabajos sobre las esploraciones del capitan Parker King, de que daremos cuenta mas adelante.

LIX Espedicion, de Fitz Roy (1831-1836)

A pesar de que las esploraciones, descubrimientos y observaciones hechas desde 1826 a 1830, habian adelantado considerablemente el bagaje de conocimientos de la rejion austral, el gobierno ingles quiso completar esos estudios, para lo cual ordenó el nuevo alistamiento de la *Beagle*, a fin de que se dirijiera otra vez a los mares del sur con el objeto especial, segun rezaban sus instrucciones, de fijar la posicion de los bancos que obstruyen la entrada oriental del estrecho de Magallanes, de proceder al levantamiento de la costa noreste de la Tierra del Fuego, desde el cabo Orange hasta el de San Diego, al mismo tiempo que resolver el problema que aun envolvia la direccion y union del canal San Sebastian; de completar la esploracion del canal Beagle, del seno Ballenero y de la isla de Santa Ines; de levantar la costa fueguina entre el seno del Almirantazgo y el cabo Orange, la costa occidental de la Patagonia hasta el golfo de Penas, y muchos otros trabajos que abarcaban un plan maduramente concebido para realizar el fin de tan importante comision hidrográfica.

Digitized by Google

El almirantazgo ingles confió esta comision al capitan Roberto Fitz Roy, que tanto se habia distinguido en la última campaña esploradora de Parker King, y a un cuerpo de oficiales bien preparado para esta clase de esploraciones. Se embarcó tambien en la *Beagle* el jóven naturalista Charles Darwin, que a la sazon contaba con 20 años, y que mas tarde habria de ilustrar su nombre con tan célebres trabajos científicos.

El 27 de noviembre de 1831 salió la *Beagle* de Plymouth, atravesando el Atlántico sin contratiempos mayores, pero demorando considerablemente su derrota, pues solo en el mismo mes de noviembre del año siguiente, llegaba a la altura del cabo San Sebastian, en la Tierra del Fuego, fondeando algunos dias despues en la ensenada de San Martin. Enseguida se dirijió al sur, hasta atravesar la bahía Nassau y fondear en la de Gorea en 18 de enero de 1833.

El capitan Fitz Roy despachó sus botes para que reconocieran las angosturas Murray y en seguida se dirijieran al canal Beagle, lo que verificaron sin grandes dificultades, llegando el 30 del mismo mes al seno que se baustizó con el nombre de Darwin, y por el cual penetraron al canal Ballenero. Reconocieron las islas de Londonderry, y el 3 de febrero daban la vela en el océano Pacífico y embocaban de nuevo el canal Beagle por un brazo del sureste, hasta regresar a las angosturas Murray. En los dias siguientes, los botes reconocieron el seno Ponsomby hasta su estremo occidental y levantaron las bahías Scothwell, Packsaddle, Windhond, Gretton y Cala del Medio. El 21 de febrero zarpó la *Beagle* de la bahía de Gorea con direccion a la del Buen Suceso, en donde fondeó hasta el 26, para seguir su derrota a las islas Falklands, cuyo estudio, así como el de la costa oriental de la Patagonia, los demoró el resto del año 1833 y los primeros meses del siguiente.

El 18 de mayo de 1834, la *Beagle* fondeaba cerca del cabo Vírjenes, y el 23 del mismo se le reunia la *Adventure*. Fitz Roy ordenó que esta corbeta se dirijiera a hacer el levantamiento de la costa de la Tierra del Fuego desde el cabo Monmouth. La *Beagle*, por su parte, se ocupababa en sondar los bancos de la Primera Angostura y las costas al sur de la bahía de San Felipe. Cump'idas estas comisiones, fondearon ámbos buques en el puerto del Hambre, a fin de prepararse para emprender sus

Digitized by Google

trabajos hidrográficos en las costas occidentales de la Patagonia hasta Chiloé.

Fitz Roy se dirijió rápidamente sobre esta isla a fin de hacerla el cuartel jeneral de sus esploraciones subsiguientes, pasando por los canales Magdalena y Cockburn para penetrar en seguida en el Pacífico y llegar a Ancud el 29 de junio de 1834.

Las autoridades chilenas prestaron a los marinos ingleses todo jénero de facilidades para el desempeño de su comision, en cumplimiento de los mas elementales deberes de la civilizacion y de las especiales instrucciones que les impartiera el Presidente de la República, jeneral don Joaquin Prieto, quien, en la circular que les dirijiera con tal motivo, les decia:

«El señor Roberto Fitz Roy, comandante del buque de « S. M. B. *Beagle*, ha recibido de su gobierno el encargo de re- « conocer estas costas y levantar mapas de ella; y el gobierno « de Chile desea franquear a una operacion de tan conocida « utilidad para la navegacion y el comercio y para el adelanta- « miento de las ciencias, todas las facilidades y auxilios que de « él dependan; en consecuencia, ordeno a todos los Intendentes « de provincia y gobernadores departamentales, jueces de dis- « trito y demas empleados y ciudadanos por cuyo territorio « transitare el comandante Fitz Roy, que no se le ponga emba- « razo para que entre con su buque en todos los puertos, bahías « y radas de la República que le pareciesen convenientes a su « empresa, saltando a tierra y ejecutando en ella los reconoci- « mientos y operaciones que crea necesarios, sino que se le pro- « porcione todo el favor de que haya menester, haciendo y pro- « curando se le haga la mas amistosa acojida por todos los « funcionarios y ciudadanos con quienes entable relaciones, « cual conviene a la importancia de los objetos científicos de « que está encargado, y a la amistad y buena armonía que cul- « tivamos con la Gran Bretaña».

No obstante estas facilidades del gobierno de Chile, los espedicionarios ingleses no pudieron emprender inmediatamente sus trabajos en aquellas costas, pues, diversos contratiempos, obligaron al capitan Fitz Roy a dirijirse a Valparaiso y a vender la *Adventure*, que no se hallaba en buen estado.

En los primeros dias de noviembre volvia el capitan Fitz Roy

Digitized by Google

a Chiloé, para proseguir en la *Beagle* sus trabajos hidrográficos, los cuales continuaron hasta los primeros meses del año siguiente en los archipiélagos de Chiloé, Chonos y península de Tres Montes, al mismo tiempo que Darwin se dedicaba con notable contraccion a todos los estudios concernientes a su especialidad.

Despues de visitar la *Beagle* diferentes islas del Pacífico, dió la vuelta a Inglaterra, a donde llegó a principios de 1836.

Los trabajos realizados por Fitz Roy y su antecesor, Parker King, figurarán en todo tiempo como uno de los mayores esfuerzos verificados para ilustrar el conocimiento de la rejion austral del continente. En 1839 publicó Fitz Roy en Londres, el resultado de esos trabajos, en un volúmen titulado: *Viaje de descubrimiento realizado desde 1826 hasta 1836*, y mas tarde, un tratado de meteorolojía.

En ese mismo año se publicó en tres tomos: los *Voyages of «Adventure» and «Beagle»*, dedicado el primero a los trabajos de Parker King, el segundo a los Fitz Roy y el tercero a los de Darwin.

Tambien se publicó en ese año una historia de esas espediciones por Enry Colburn, con el título de: *Narrative of the surveying voyages of H. M. Ships «Adventure» and «Beagle» between the years 1826 and 1836.*

Muchos otros libros históricos y jeográficos se ocupan estensamente de estas célebres espediciones, cuya noticia bibliográfica abreviamos a fin de no alargar el presente trabajo. Solo diremos en conclusion, que las cartas levantadas por los marinos ingleses en las rejiones australes, y que han sido publicadas bajo el patrocinio del almirantazgo británico, son hasta hoi el mas seguro guia de los navegantes de todos los paises y la base de todos los trabajos posteriores. Las nuevas esploraciones verificadas en aquellos mares han podido complementar y rectificar en parte aquellas cartas, pero en su conjunto, se conservan y se siguen como los trabajos mas sérios y acabados sobre la hidrografía de aquella rejion.

El capitan Fitz Roy obsequió al intendente de Chiloé, don José Santiago Aldunate, para que se sirviera enviarla al gobierno de Chile en retribucion de las atenciones que se le habian dispensado en nuestras costas, una copia de la carta del litoral, la que fué litografiada en Chile el año 1843. En ese mismo año llegaban a

Digitized by Google

Chile los primeros ejemplares de la carta de Fitz Roy sobre el estrecho de Magallanes y canales occidentales de la Patagonia que traia el buque lobero *Entreprise*. El naturalista don Bernardo Philippi, pudo sacar copias de esos planos, que sirvieron eficazmente a la marina nacional, miéntras se proporcionaron copias litográficas de las cartas del almirantazgo ingles.

Debemos terminar estas noticias de la espedicion de Roberto Fitz Roy con la relativa al trájico fin de su ilustre jefe. «Perturbada su razon, dice su biógrafo, por los acontecimientos de América, la toma de Richmond y las desgracias de los federados, a los que miraba con gran simpatía, puso fin a sus dias cortándose la cabeza con una navaja de afeitar». Fitz Roy murió con el grado de contra-almirante de la marina inglesa el año 1865, a los 60 años de edad, pues habia nacido en 1805.

Despues de estas célebres espediciones al estrecho de Magallanes, cabo de Hornos y costas occidentales de la Tierra del Fuego y Patagonia, la navegacion aumenta considerablemente junto con el crecimiento y desarrollo que adquieren el comercio del mundo con los paises americanos y los archipiélagos de la Oceanía. Ya no son tan solo los buques de vela los que hacen ese comercio, sino que los vapores, sus terribles competidores, que tratan de arrebatarles el imperio del mar.

La navegacion a vapor del estrecho de Magallanes se inicia con los vapor *Chile* y *Perú*, que trajo a nuestro pais el jenio emprendedor de Guillermo Wheelwright, estableciendo con ellos la Compañia Inglesa de Vapores en el Pacífico. Desde entónces esa ruta continúa siendo mas y mas frecuentada por buques a vapor de todas nacionalidades, tanto de guerra como de comercio. Los buques de vela prefieren siempre la ruta del cabo de Hornos como mas segura, a falta de remolcadores en el estrecho.

Las espediciones a la rejion austral dejan de tener ya el carácter de esfuerzos considerables de la navegacion, para pasar a ser viajes fáciles y cuotidianos del comercio o de los buques de guerra pertenecientes a los distintos paises. No obstante, se han ejecutado posteriormente a los viajes de Parker King, y de Fitz Roy, otros de carácter esencialmente científico, que deben de recordarse como el complemento de los trabajos jeográficos, e hidrográficos ejecutados por marinos y hombres de ciencia de todas nacionalidades.

Digitized by Google

LX Espedicion, de Dumont d'Urville (1837-1838)

El afan manifestado por los espedicionarios franceses a los mares australes de América, de establecer una colonia en el estrecho de Magallanes o en algun punto cercano, como lo atestiguan los viajes de Beauchesne y Bougainville, se puso mas en évidencia con los que emprendieron posteriormente, con los escritos de sus jeógrafos y marinos y con otros actos bien calificados del gobierno frances (1).

En 1826, un buque mercante frances, al mando del capitan Duhaut Cilly, dió la vuelta al mundo, y pasó aquel año por el estrecho de Magallanes, estudiando sus condiciones. A su vuelta a Francia publicó una relacion de su viaje, en la que describe «maravillado la exuberancia de la vejetacion en las costas de aquellos canales y las ventajas que ofrecen a la colonizacion».

Pero el viaje que practicó al rededor del mundo el capitan Dumont d'Urville, fué mas decisivo al respecto. Este distinguido marino frances, atravesó el estrecho de Magallanes y canales vecinos, en los meses de diciembre de 1837 y enero de 1838, guiándose por las cartas de Parker King y Fitz Roy, recientemente publicadas. Estudió muchos puertos y caletas y las condiciones de toda aquella rejion para la colonizacion. Al regreso de los espedicionarios a Europa, se publicó en Paris el *Voyage au pole sud et dans l'Occeanie de Dumont d'Urville*, en el que se hacen grandes elojios de aquellos parajes, aconsejando al gobierno frances el establecimiento de una colonia francesa en el estrecho de Magallanes.

Esta idea llegó a aprobarse en el gobierno frances, y en 1843 enviaba al vapor *Phaeton* a establecer allí dicha colonia, buque que llegó al estrecho cuando el *Ancud*, al mando de don Juan Williams, habia echado ya los cimientos de la dominacion y colonizacion chilenas.

Para seguir en el órden cronolójico de estos viajes, debiéramos ocuparnos de los ejecutados por los buques de la armada nacional, que comenzaron con la fundacion de una colonia en el estrecho (1843); pero estimamos que será preferible terminar

(1) Cuando nos ocupemos de la fundacion de la primera colonia chilena en el estrecho, trataremos mas latamente este punto.

Digitized by Google

con las espediciones estranjeras, para ocuparnos despues de este punto tan interesante de la historia nacional.

LXI Espedicion, del capitan Mayne (1866-1869)

El almirantazgo ingles, deseoso de adelantar aun mas los estudios practicados en las rejiones australes por los capitanes Parker King y Fitz Roy, ordenó el alistamiento de la corbeta *Nassau* para que, a las órdenes del capitan Ricardo C. Mayne, se dirijiera al estrecho de Magallanes con tal objeto.

En cumplimiento de esta comision, el capitan Mayne practicó en los años de 1866 a 1869, un estudio bastante completo del estrecho y de los canales occidentales de la Patagonia hasta el golfo de Penas, reconociendo los canales de Smith, Mayne, Gray, Sarmiento, de la Concepcion, Anacho, paso del Indio, angosturas Inglesas y canal Messier. Los espedicionarios se dedicaron en seguida al estudio del golfo de San Esteban, a las costas de la península de Taitao y archipiélago de los Chonos, despues de reconocer el canal Wickham. Esploraron sin número de puertos y bahías, canales e islas de los archipiélagos australes, levantando sus planos, dando nombres a aquellos, o reemplazando muchos otros ya adoptados por nombres ingleses que ahora son inscritos en las cartas del almirantazgo ingles.

El capitan Mayne y su distinguido cuerpo de oficiales, hicieron de esta manera adelantar considerablemente el conocimiento de la hidrografía de los archipiélagos e islas occidentales de la Patagonia.

Como resultado de estas esploraciones ha dejado el capitan Mayne un derrotero de toda esa rejion hidrográfica, con especificaciones tan prolijas como seguras para la navegacion, que el almirantazgo británico lo mandó publicar el año 1871 y sirve hasta hoi para los marinos del mundo entero.

Este derrotero fué traducido al español por el capitan de navío graduado don Patricio Lynch Zaldívar, en el año 1874, y publicado en Valparaiso para el uso de la marina nacional. En ese mismo año se hizo una traduccion francesa por los tenientes Talpomba y Lapièrre, y otra traduccion española por el teniente de navío don Francisco Chacon y Pery. La traduccion del señor

Digitized by Google

Lynch fué ejecutada simultáneamente con esta última, sin que ámbos traductores tuvieran conocimiento del trabajo que hacian. En el Perú se hizo poco despues otra traduccion del mismo derrotero, teniendo a la vista, probablemente, la traduccion del señor Lynch. Todas estas traducciones tienen anotaciones diversas segun la nacionalidad del traductor.

El señor Ramon Serrano Montaner ha aprovechado tambien el derrotero del capitan Mayne para intercalarlo en su *Derrotero del estrecho de Magallanes, Tierra del Fuego y canales de la Patagonia* premiado en un certámen abierto en Chile, trabajo que fué publicado por la Imprenta Nacional en 1891.

Debemos dejar constancia en esta noticia de las espediciones al estrecho de Magallanes, de un viaje practicado por el vapor *Charrúa*, que salió de Montevideo el año 1873 con direccion a Valparaiso por esa ruta, siguiendo despues los canales Smyth, Sarmiento, Inocentes, Concepcion y Messier, los cuales recorrió con alguna detencion, fondeando en muchos puertos, bahías o ensenadas que hasta entónces eran mui poco conocidas.

Se ha hecho una interesante relacion de este viaje con el título de *Viaje descriptivo de Montevideo a Valparaiso*, por Bartolomé Bossi, publicado en Santiago en 1874 por la imprenta «Andres Bello».

LXII Espedicion, de Nares
(1879-1882)

Diez años despues del viaje de la *Nassau*, el almirantazgo británico, en el afan de estar siempre a la cabeza de los reconocimientos hidrográficos y de conocer con exactitud puntos oscuros de los canales occidentales de la Patagonia, a fin de aprovechar su navegacion y de evitar a las naves mercantes los peligrosos mares australes, preparaba una nueva espedicion que debia adelantar el conocimiento del estrecho de Magallanes y de los canales que se dirijen hácia el norte hasta el golfo de Penas.

Al efecto, se dió órden de alistar y equipar convenientemente el bergantin de la marina de guerra, *Alert*, pequeño buque de 751 toneladas, que se consideró apto para navegar por aquellos cana-

Digitized by Google

les, y se puso a las órdenes del capitan sir Jorje Nares que se habia distinguido en una reciente espedicion al polo norte, practicada en los años 1875-76. En las instrucciones que se le impartieron, ademas de indicársele el objeto del viaje, ya enunciado, se le recomendaba que buscara y levantara el mayor número de puertos o bahías de refujio para las naves que necesitaran cruzar los canales occidentales de la Patagonia, y cuyos viajes eran cada vez mas frecuentes al Pacífico por el incremento del comercio.

El *Alert* se dirijió al estrecho a principios de 1879, empezando sus mas importantes trabajos en el canal Trinidad, que reconoció en toda su estension, haciendo contínuos sondajes, reconociendo prolijamente todas sus inflexiones, y haciendo levantamientos de sus mas abrigados fondeaderos. Los espedicionarios pasaron en seguida al canal Picton en busca de un paso que uniera el Trinidad con el golfo de Penas.

El capitan Nares resolvió suspender sus trabajos hidrográficos por la crudeza del invierno, dirijiéndose a Valparaiso en el mes de mayo de 1879 por los canales que separan las islas Wellington del continente. A la vuelta de la primavera, el *Alert* regresó al sur, ocupándose durante el mes de octubre en terminar sus esploraciones en los canales indicados anteriormente, estendiéndolas al Brazo Ancho, el cual recorrió en una estension de 26 millas, sin alcanzar, por lo tanto, hasta su estremidad setentrional. En seguida, el *Alert* se dirijió a Punta Arenas, de donde salió poco despues para esplorar las aguas de Skyring y Otway, que habian sido reconocidas por los espedicionarios ingleses de la *Beagle*.

Al regreso del *Alert* a Inglaterra, 1882, se publicó en Londres una relacion de su viaje a los mares australes, titulada *Cruise of the «Alert»*, por R. W. Coppinger.

LXIII Espedicion, de Warton

(1882-1883)

Una nueva espedicion hidrográfica a los mares australes hizo el buque ingles, *Sylvia*, al mando del capitan W. J. L. Wharton, por los años 1882 y 1883.

Digitized by Google

El almirantazgo ingles comisionó a la *Sylvia* para que perfeccionara los trabajos ejecutados anteriormente por el *Alert*, lo cual ejecutó con el mayor esmero, levantando gran parte de la seccion occidental de los canales patagónicos, anotando nuevos fondeaderos para los buques y dando informaciones mas seguras para los navegantes, que fueron utilizadas en las cartas del almirantazgo ingles y en la relacion oficial de la espedicion.

LXIV Espedicion, de Palumbo (1882-1885)

La marina italiana quiso incorporarse a este movimiento científico de la marina inglesa, y reanudar los útiles trabajos ejecutados en el viaje de circunnavegacion llevado a efecto en 1866 por la corbeta de la marina de guerra, *Magenta*, que fué la primera nave de gran porte que pasó del golfo de Penas al estrecho de Magallanes, por los canales recientemente esplorados por la *Adventure*, la *Beagle*, la *Nassau*, el *Alert* y la *Sylvia*.

Al efecto, el Ministerio de Marina de Italia dispuso el alistamiento de la corbeta *Vettor Pisani*, para que efectuara un nuevo viaje al rededor del mundo, con el principal objeto de practicar estudios hidrográficos y de flora y fauna marítimas en las rejiones que atravesara.

El mando de la *Vettor Pisani* para este importante viaje de circunnavegacion, se confió al capitan G. Palumbo, quien, en cumplimiento de su comision, salió de Venecia el 26 de marzo de 1882, embocando el estrecho de Magallanes el 28 de octubre siguiente y fondeando en puerto Churruca, en la isla de la Desolacion, el 11 de noviembre del mismo año, despues de practicar diversos estudios en aquel estrecho.

La *Vettor Pisani* siguió su derrotero por los canales occidentales de la Patagonia, fondeando en una série de puertos y bahías, tomando en seguida el canal Darwin y el Moraleda, hasta llegar a Melinca, y en seguida a Ancud, con un gran caudal de noticias hidrográficas y colecciones de flora y fauna acuáticas, que fueron relacionadas en la historia del viaje publicada en Roma en 1886, con el título de: *Viaggio de circunnavigazione della «Vettor Pisani»*, por Enrico Serra.

Digitized by Google

Casi al mismo tiempo que se efectuaba el viaje de la *Vettor Pisani*, se verificó el de la corbeta *Caracciolo* (1881-1884) y el del *Christoforo Colombo*, que esploraron esos mismos canales y ramificaciones de los de Smith.

En 1886 se publicó en Roma una importante relacion titulada: *Viaggio de circunnavigazione della reggia corbeta «Caracciolo» negli anni 1881-1884*, por Cárlos Amezaga, que da un detalle mui completo del viaje de esa corbeta en los mares australes.

LXV Espedicion, de Pluddemann (1883-1885)

La notable espedicion alemana conocida con el nombre del *Albatross*, tuvo su oríjen en el creciente comercio que las naves de aquel imperio hacian en el Pacífico y en la ruta de los canales de Smith, elejida por la compañía de navegacion «Kosmos» para atravesar del estrecho de Magallanes al golfo de Penas, con el objeto de evitar los malos tiempos casi siempre reinantes en las costas occidentales de los archipiélagos del sur de Chiloé.

Esa compañía obtuvo del gobierno aleman el envío de un buque de la armada, a fin de que practicara un reconocimiento en los canales patagónicos, tendente a buscar otra comunicacion entre el golfo de Trinidad y el de Penas, que permitiera a las naves abandonar el peligroso paso de las angosturas Inglesas en el canal Messier. El buque elejido fué el crucero de la marina de guerra, *Albatross*, el cual se puso bajo las órdenes del capitan Plüddemann.

El *Albatross* pasó rápidamente por el estrecho de Magallanes y se internó en los canales patagónicos, empezando su esploracion en el Brazo del Norte a fines de diciembre del 1883. Los espedicionarios buscaban por ese Brazo una comunicacion al N O con los demas canales que se internan en las islas Wellington, convenciéndose pronto que dicha comunicacion no existía. En seguida se dirijieron al canal Picton, el cual esploraron así como la bahía Sea-Vien, que resultó ser un canal que doblando al oeste, comunicaba con el mar Pacífico.

El capitan Plüddemann llegó en sus esploraciones a la boca setentrional del canal Picton el 15 de enero de 1884, y recorrió los canales que bautizó con los nombres de Albatross, Falso y Laberinto. En seguida se dirijió al N N O entrando en un

Digitized by Google

ancho canal cuyos brazos corrian hácia el N N E y al N O, dividiéndose éste en otros brazos, uno de los cuales, que se inclinaba al N E, fué esplorado, resultando ser tan ancho como profundo y por el cual el *Albatross* se dirijió al golfo de Penas.

Llenada de esta manera su comision, el capitan Plüddemann regresaba al canal Picton, levantando diferentes puntos de la costa. El 5 de febrero reconoció la bahía Preussen y continuando hasta la isla Circel, penetró en un canal que se dirijía al este y que resultó ser la prolongacion del seno llamado Search por la carta inglesa, por el cual se comunicaba con el canal Messier. Este canal fué bautizado con el nombre de Adalberto.

En seguida el *Albatross* se contrajo a efectuar algunos trabajos complementarios en los senos que se desprenden del canal Messier, y a reconocer los canales intermediarios que unen los canales Messier y Fallos, levantando varios fondeaderos seguros para las naves. Conseguido así el objeto de la mision confiada al *Albatross*, pues dejaba reconocida una nueva ruta marítima mas segura que la que seguian las naves anteriormente, regresó a Europa a dar cuenta de sus descubrimientos, los que inmediatamente fueron publicados en los *Annalem der Hydrographic und Maritimen Metereologie* de Berlin, 1885.

LXVI Espedicion, de Martial (1882-1883)

Antes que se llevara a efecto esta memorable espedicion, varios buques de guerra franceses, siguiendo su derrota por los mares australes, habian hecho observaciones mui dignas de tomarse en cuenta, tanto en el estrecho como en las costas occidentales de la Patagonia hasta el golfo de Penas. Entre esos buques figuraban los de *Megère*, *Lamotte Piquet*, *d'Entrecasteux* y de *l'Astrée*.

Pero el gobierno frances, instado por la Academia de Ciencias de Paris, preparó una espedicion al cabo de Hornos, con el objeto de observar el pasaje de Venus por el disco solar y de practicar observaciones referentes a la física terrestre, a la meteorolojía, a las ciencias naturales y a la jeografía, conformándose así con las decisiones del congreso de naturalistas reunido en Gratz, en 1875, que encargó al gobierno frances de los estu-

Digitized by Google

dios que debian practicarse en el cabo de Hornos, al mismo tiempo que otras naciones los hacian en otros puntos del globo.

Se mandó equipar al efecto, el aviso-trasporte *Romanche*, que podía hacer su viaje a vela o vapor, buen buque de 1,700 toneladas, armado con cuatro cañones y al cual se le ejecutaron diversos arreglos y reformas adecuadas al personal que debia llevar a su bordo y a la clase de espedicion que debia practicar. Se le proveyó de cuantos útiles eran necesarios para el mejor logro de su comision, y de los víveres indispensables para una larga campaña. Al mismo tiempo, se dió a conocer como jefe de la espedicion, al capitan de fragata, señor Luis Martial, marino instruido y de carácter, dotado de la cualidad de mando, que contaba 24 años de servicios y se habia distinguido en la guerra franco-alemana, obteniendo el alto honor de ser citado en la órden del dia despues de la batalla de Chatillon-sur-Loire.

El *Romanche* salió de Brest el 17 de julio de 1882, tocó en Santa Cruz de Tenerife, en la isla Santa Catalina, en las costas del Brasil, y recaló a Montevideo el 22 de agosto siguiente. De este puerto se dirijió al sur, pasó el estrecho de Le Maire con un tiempo espléndido y fondeó en bahía Orange el 6 de setiembre. Despues de dejar en tierra la comision científica que conducia, el capitan Martial ordenó que varios de sus oficiales hicieran toda clase de observaciones respecto de la hidrografía de los archipiélagos situados al suroeste de la Tierra del Fuego, en las islas Malvinas e islas de los Estados. Despues de recorrer todos esos puntos se dirijió al estrecho de Magallanes por cuya boca oriental penetraba el 1.° de noviembre, fondeando poco despues en Punta Arenas.

En los primeros dias del mismo mes el *Romanche* dejaba la rada de Punta Arenas y se dirijia a la isla de los Estados, siempre por la boca oriental del estrecho, hasta llegar a puerto San Juan y bahía del Buen Suceso. En seguida se dedicó a practicar diversos trabajos en las costas australes de la Tierra del Fuego, visitando la caleta Banner, la isla Picton y el canal Beagle, para regresar a bahía Orange por el paso Murray.

Los trabajos posteriores del *Romanche* se llevaron a efecto en la isla Hoste e isla de la Hermita, canal Franklin e isla Herschel, viéndose obligada por los malos tiempos a regresar al puerto Maxwell, para continuar en seguida su navegacion por

Digitized by Google

la parte oriental del canal Franklin y costa oriental de las islas Wollaston, examinando los bancos situados al norte de la isla Grevy y dragando la bahía Nassau, para llegar el 26 de diciembre a bahía Orange.

Desde el 7 de enero de 1883 hasta el 20 de marzo, el *Romanche* dió una nueva vuelta al rededor de la Tierra del Fuego, reconociendo la parte occidental del canal Beagle, las bahías Lapataia, Yendegaia, y otras, para tomar en seguida el brazo noroeste del mismo canal y pasar por las bahías Romanche, Voilier y Tres Brazos, dirijiéndose a Punta Arenas por el canal Darwin, el seno Ballenero y los canales Cockburn y Magdalena. El 22 de febrero zarpó de Punta Arenas con rumbo a las Malvinas, llegando a bahía Orange el 20 de marzo, como queda dicho.

Nuevos reconocimientos se practicaron sucesivamente en el seno de Año Nuevo, las islas Henderson y Morton, el paso Talbot, el estuario Webb y el seno de Navidad, regresando a bahía Orange el 1.° de mayo, por el brazo suroeste del canal Beagle, pòr el canal principal de ese mismo nombre y el paso Murray. Del 30 de mayo al 5 de junio, hizo el *Romanche* un nuevo viaje a Punta Arenas, recorriendo puntos ya reconocidos, dedicándose a su vuelta a continuar la esploracion de las islas Wollaston, islas de la Hermita y la parte noroeste del archipiélago del cabo de Hornos. En seguida continuó el estudio de las costas sur y occidental de la isla Navarino, la parte occidental de la bahía Nassau y el seno Ponsomby, visitando a Usuhaia, los surjideros de Lapataia y de Anaiaquir, bahías Fleuriais, Cook y Trefusis, islas de San Ildefonso y bahía San Joaquin.

El 9 de agosto se dirijió el *Romanche* hácia la parte oriental de las islas de Diego Ramirez, a fin de hacer sondajes, tomando luego rumbo al cabo de Hornos y bahía Gorea y llegando el 29 de agosto a bahía Orange, en donde permaneció hasta que se levantó el campamento de la comision terrestre y se embarcó su personal y abundante material. El 3 de setiembre dejaba el *Romanche*, definitivamente, la bahía Orange, dirijiéndose a Punta Arenas con los marineros náufragos del buque aleman *Erwin*, que habia recojido poco ántes.

El *Romanche* volvió a Francia al finalizar el año 1883, despues de haber hecho una campaña científica memorable, con todo el personal que habia salido de Brest el 17 de julio de 1882. «Ha

Digitized by Google

tenido la felicidad de traer sano y salvo a Europa el personal completo de la espedicion, dice el biógrafo del comandante Martial. Este resultado, debido en gran parte a su actixa intervencion, costituye un título poderoso para hacerlo acreedor al agradecimiento de los organizadores de la espedicion».

Apénas desembarcaron los espedicionarios, se pusieron al trabajo de ordenar y redactar sus estudios y observaciones. El capitan Martial se dedicó a hacer la narracion del viaje y reseñar los trabajos hidrográficos ejecutados, pero no alcanzó a concluir su tarea, pues fué llamado por el gobierno, en julio de 1884, para que tomara el mando del crucero *Champlain*, y enviado en seguida a la China. Despues de un año de penosa campaña en el oriente, murió en Chefoo el 10 de setiembre de 1885, a los 49 años de edad, víctima de una enfermedad endémica contraida en esos insolubres parajes, despues de servir 31 años a la marina francesa.

El trabajo del capitan Martial fué concluido por el Dr. Hyades, el naturalista de la espedicion, con numerosos documentos dejados por aquel, y publicado en el primer volúmen de la coleccion de *Trabajos de la comision científica francesa del cabo de Hornos en 1882-83*. Ese primer volúmen contiene la *Narracion del viaje e hidrografía*, por el capitan de fragata L. Martial. Ha sido traducido al español y publicado en el tomo XIV del *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, por el jefe de seccion de la Oficina Hidrográfica, don Cárlos Sage.

Los otros tomos de esa coleccion de ocho volúmenes, se ocupan de las materias siguientes: Tomo 2, *Meteorolíja*, por el teniente J. Lephay; tomo 3, *Electricidad y magnetismo terrestre*, por el teniente L. Le Canneller, y *Constitucion del aire atmosférico*, por los señores Müntz y Aubin; tomo 4, *Jeolojía*, por el Dr. Hyades; tomo 5, *Botánica*, por varios autores; tomo 6, *Zoolojía*, tambien por diversos especialistas; tomo 7, *Antropolojía y etnografía*, por el Dr. Hyades; tomo 8, *Apéndices y documentos diversos*.

Posteriormente a la espedicion del *Romanche*, asi como ántes de ella, se han verificado otros importantes estudios en el estremo austral del continente por marinos u hombres de ciencia

Digitized by Google

estranjeros; pero habremos de terminar aquí este órden de noticias, no solo porque dichos estudios no tienen un carácter jeográfico mas o ménos jeneral, sino por no alargar demasiado esta parte de nuestro trabajo.

Digitized by Google

CAPÍTULO XIV

Las esploraciones chilenas

Iniciacion de las espediciones chilenas al estrecho de Magallanes.—Espedicion del capitan Williams.—Fundacion del Fuerte Búlnes.—Estudios de don Bernardo Philippi.—Espedicion del capitan Muñoz Gamero.—Estudios del capitan Martinez.—Esploraciones del capitan Hudson. Espediciones de don Francisco Vidal Gormaz.—Los viajes del capitan Simpson.—Esploraciones del capitan Latorre.—Espedicion del capitan Viel.—Espedicion de don Alejandro Bertrand.—Id. del capitan Serrano Montaner.— Id. del capitan Wilson.—Otras espediciones.—Los trabajos de las comisiones de límites.

Despues de haber dado noticia la mas completa que nos ha sido posible, en vista de la índole del presente trabajo, de todas las espediciones llevadas a efecto al estrecho de Magallanes o mares australes, desde su descubrimiento hasta la época actual, por marinos u hombres de ciencia de todas nacionalidades, cábenos reseñar a la lijera los estudios y viajes practicados por la marina de Chile, o por chilenos y estranjeros al servicio de nuestro pais, que han prestado su concurso científico a la obra civilizadora y de progreso industrial de dar a conocer la rejion austral.

Ya hemos enunciado algunos de estos trabajos al referirnos en la Introduccion a lo poco divulgados que han sido en Chile los estudios jeográficos hechos sobre esa rejion. Ahora debemos ocuparnos mas detenidamente de ellos para conocer la marcha que han tenido dichos estudios y el desenvolvimiento precario alcanzado por aquellos territorios a causa del desconocimiento jeneral en que han permanecido hasta el presente.

Hace 57 años que se llevó a cabo la primera espedicion chilena al estrecho de Magallanes. Apénas cimentada la República sobre la base de la Constitucion del año 33, los gobernantes de Chile quisieron llevar la benéfica influencia y amparo de la Carta Fundamental hasta los puntos mas remotos del pais, a fin de que el pabellon nacional flameara sobre todo el territorio que nos legara la corona de España, y de que sus leyes y garantías se estendieran a todas partes.

Digitized by Google

Tal fué el pensamiento primordial (1) que motivó el envio de una espedicion al estrecho de Magallanes, de que nos ocupamos en seguida.

LXVII Espedicion, de Don Juan Willams (2) (1843-1844)

El gobierno del Jeneral don Manuel Bulnes impartió las órdenes del caso para que el Intendente de Chiloé alistara una goleta construida allí mismo, con el objeto de que llevara una espedicion al estrecho de Magallanes. Esta goleta fué bautizada con el nombre de *Ancud* y equipada con los cortos recursos de que se disponia en esa fecha. Dióse el mando de la *Ancud* al capitan de fragata don Juan Williams, que ya habia prestado valiosos servicios a la naciente marina nacional.

Se embarcaron ademas en la goleta, el naturalista aleman y Sarjento Mayor de Injenieros, don Bernardo Philippi; el teniente de artilleria, don Manuel González Hidalgo, jefe de la guarnicion; el piloto 2.° de la marina nacional, don Jorje Mabon; el práctico, don Carlos Miller, viejo cazador de lobos en los mares australes; y el sarjento 2.° distiguido de artillería, don Eusebio Pizarro (3), que serviria de secretario.

La tripulacion constaba de 8 marineros: Lorenzo Aro, Ricardo Didímus, José Santa Ana, Remijio González, Jerónimo Ruiz, José Víctor, José Maria Yañez y Manuel Alvarado. La guarnicion de la goleta, ademas de sus oficiales, se componia del cabo José Hidalgo y de los soldados artilleros: Cipriano Jaña, Valentin Vidal, Manuel Villegas, Pascual Riquelme y Lorenzo Soto. Iba tambien entre los espedicionarios el niño Horacio Luis Williams (o Guillermos), y las mujeres de Cipriano Jaña y de Valentin Vidal, que se llamaban Venancia Elgueda y Venancia López.

Entre las instrucciones dadas al capitan Williams para tomar posesion del estrecho de Magallanes y fundar un fuerte, se

(1) Al ocuparnos en el capítulo sub-siguiente de la fundacion de Punta Arenas recordaremos todos los antecedentes que existen sobre la materia.

(2) Williams o Guillermos.

(3) El nombre de este sarjento está cambiado en los documentos, unos lo llaman Arturo, otros Eujenio y otros Eusebio. Nosotros adoptaremos este último.

Digitized by Google

le decia que dicha fundacion debia verificarse «entre las Puntas Barranca y Rojas, que es donde se estrechan mas las costas del Canal Magallánico ántes de llegar al cabo Orange». Se le facultaba, ademas, para que levantara el fuerte, en el caso que no fuera posible en la parte señalada, en algunas de las Islas Isabel, Marta o Magdalena, o en donde lo estimara mas conveniente el jefe de la espedicion.

«El 10 de Setiembre, dice la relacion oficial del viaje (4), zarpó la *Ancud* del Archipiélago Chonos con direccion al Golfo de Peñas (Penas), y favorecido por el tiempo, pasó en breve la península de Tres Montes, y el referido Golfo, y entró el 12 en el canal de Messier, que es mui hermoso y navegable, sin el menor riesgo para buques de todo porte, con diez y seis lugares conocidos de seguro anclaje, y sin duda muchos más. De este canal pasó a Brazo-Ancho (Wide-Chanell), que no obstante su poca estension, presenta ya doce anclajes conocidos, y sucesivamente el canal de Stevens, que en estension menor, tiene cuatro. En seguida se reconocieron doce en el canal de Smyth, todos buenos y seguros; y segun la configuracion de las costas debe haber otros muchos a poca distancia unos de otros; pero no hubo lugar de reconocerlos. Todos, ademas, abundan de agua y leña, que se puede conseguir con la mayor facilidad. El 17 entró en el estrecho y el 21 fondeó en el Puerto de San Felipe, donde fué detenida por las tempestades equinoxiales hasta el 26».

«En San Felipe se encontró un palo con un documento enterrado al pié, en conmemoracion del tránsito de los vapores *Chile* y *Perú*. El capitan Williams sacó el documento orijinal con unas monedas británicas, dejando una copia del primero. Creyó entónces conveniente tomar posesion del lugar en nombre de la República, y al efecto afirmó el pabellon nacional con 21 cañonazos, y levantó una acta de que existe copia, dejando otro ejemplar al pié del asta con unas monedas de la República, y una inscripcion en letra grande entallada en una tabla pintada,

(4) Un estracto del parte oficial del capitan Williams fué publicado en El Araucano de 17 de noviembre de 1843, con el título de: *Espedicion al Estrecho*. Ese parte estaba fechado en San Felipe (puerto del Hambre), el 26 de setiembre de 1843.

Digitized by Google

que dice *República de Chile* por un lado, y *viva Chile* por el otro».

«El 22 llegó a San Felipe el vapor *Phaéton* de S. M. el rei de los franceses, cuando todavia flameaba en el asta el pabellon de la República. El 24 levantaron los marinos franceses su carpa en tierra y celebraron misa los misioneros que los acompañaban. Y como el 25 enarbolaran otra vez la bandera francesa en su carpa, dirijió el capitan Williams un oficio al comandante del vapor quejándose del hecho como atentatorio a la integridad del territorio chileno».

«El comandante del vapor, teniente de navío M. Maissin contestó que hasta aquel dia las rejiones en que se encontraba no habian sido sometidas a ninguna posesion regular, ni cubiertos por bandera alguna, y que los navíos de todas las naciones, estableciéndose momentáneamente en ellas, desplegaban a su voluntad los respectivos pabellones sobre sus tiendas y obras, que el comandante habia interpretado en ese mismo sentido el pabellon chileno enarbolado sobre la colina inmediata, y que en cuanto a la significacion dada a este hecho en la nota del capitan Williams, el señor Maissin no tenia la mision de reconocerlo, por no estar provisto de las instrucciones, poderes o documentos necesarios; por lo que se limitaba a certificarlo así al capitan, haciéndole saber que no pretendia en ninguna manera atentar a los derechos de la República de Chile, dado que fuesen fundados, pues solo tocaba a su gobierno decidir sobre ello».

«El capitan Williams añade que el clima del pais parecia superior al de Chiloé, segun lo que habian esperimentado él y sus compañeros hasta la fecha; el naturalista que acompañaba a la espedicion y algunos naturales de Chiloé, acostumbrados a la labranza, aseguraban que el terreno era mejor y mas fértil. Ácia el Este, debian mejorar todavia el clima y el suelo. Los canales y estrechos eran exelentes y en pocos o en ningun paraje del mundo se presentan, dice el capitan Williams, lugares mas apropósito para la navegacion de vapor, ni que ofrezcan tantas ventajas. A bordo gozaban todos de buena salud, y reinaba un entusiasmo sin igual».

«El Acta de posesion está concebida en estos términos:

Digitized by Google

«Dios salve a la Patria.

¡Viva Chile!

En cumplimiento de la órden del Supremo Gobierno, el dia 21 del mes de Setiembre del año 1843, el ciudadano capitan graduado de fragata de la marina nacional, don Juan Guillermos, asistido por el teniente de artillería don Manuel González Idalgo, el piloto 2.° de la Armada Nacional don Jorje Mabon, el naturalista prusiano voluntario don Bernardo Philippi y el sarjento 2.° distinguido de artillería don Arturo Pizarro que actúa de secretario, con todas las formalidades de costumbre, tomamos posesion de *los* estrechos de Magallanes y su territorio en nombre de la República de Chile a quien pertenece, conforme está declarado en el artículo 1.° de la Constitucion Política y en el acto se afirmó la bandera nacional de la República con salva jeneral de 21 tiros de cañon.

Y en el nombre de la República de Chile protesta en el modo mas solemne cuantas veces haya lugar contra cualquier poder que hoi o en adelante trate de ocupar alguna parte de ese territorio. Y firmaron conmigo el presente acto el dia 21 de Setiembre de 1843 años y el segundo año de la Presidencia del Excmo. señor jeneral don Manuel Búlnes.—Firmados: Juan Guillermos.—Manuel González Idalgo.—Jorje Mabon.—Bernardo Philippi.—Eusebio Pizarro».

Hai un sello con esta inscripcion: «República de Chile.—Magallanes.—Fuerte Búlnes».

Para completar esta relacion, vamos a reproducir en seguida el informe elevado al Ministerio del Interior por el piloto 2.° don Jorje Mabon, que a pesar del desaliño de su redaccion y de sus errores acerca de la rejion magallánica, tiene un vivo interes. Dice así:

«*Al señor Ministro de Estado en el Departamento del Interior y de Relaciones Esteriores.*

Santiago, abril 19 de 1844.

El infrascrito, Jorje Mabon, miembro de la comision de reconocimiento y colonizacion enviada al estrecho de Magallanes, al regresar a ésta ha creido de su deber informar al señor Ministro a quien tiene el honor de dirijirse, de todo aquello que con res-

Digitized by Google

pecto a dicha espedicion puede servir para ilustrar su juicio relativamente a la importancia de las tierras *descubiertas* (5).

La navegacion de la *Ancud* desde Chiloé hasta el estrecho se prolongó cerca de cuatro meses a consecuencia de las averías que durante la travesía esperimentó, debido a la mala y endeble calidad de los hierros y guarnicion del timon, que por efecto de algunas borrascas esperimentadas a la altura de la península de Tres Montes se inutilizó completamente, haciendo este contratiempo necesario tomar tierra, hasta reparar las averías y renovar los víveres. No obstante esto, la navegacion desde Chiloé hasta el estrécho es corta, segura y fácil para toda clase de buques, cualquiera que sea su porte, demostrándose esto en unos casos en que chalupas balleneras han atravesado desde el estrecho hasta Chiloé; y una lancha de Chiloé perteneciente a don Juan Molina, vecino de aquella provincia, llegó en socorro de un buque frances náufrago al sur de la isla de la Campana, que solo dista del estrecho unas sesenta leguas.

La *Ancud* entró en el estrecho el dia 17 de setiembre; el 21 se tomó posesion con todas las formalidades de estilo, y en nombre de la República, de todas las tierras adyacentes, fijando la primera colonia en el puerto Famine, cuyo nombre se cambió en Fuerte Búlnes.

Dado este primer paso, la *Ancud* hizo a la vela con rumbo al norte, y reconoció la isla Isabel, puerto Pecket y bahía de Gregorio. En las inmediaciones de esta última se descubrieron muestras de la existencia de carbon de piedra de la mejor calidad, segun podrá juzgar el Sr. Ministro por las que le han sido entregadas.

En otro punto adonde fué necesario fondear por la contrariedad de la marea y calma, el Capitan Guiliermos y el naturalista don Bernardo Philippi, que acompañaba la espedicion, encontraron la playa cubierta en algunas partes con carbon de piedra del que trajeron a bordo varias muestras.

A nuestro regreso de esta expedicion al Puerto Búlnes, que tuvo lugar el 11 de octubre, procedimos a construir la fortaleza en el punto central de colina de Santa Ana, a fin de asegurar a la Colonia de todo ataque de parte de los Indios.

(5) Este informe fué publicado en EL ARAUCANO del 26 de abril de 1844 y lo reproducimos con su propia ortografía.

Digitized by Google

El rio inmediato al Puerto y cuyo caudal es abundante, no ha sido remontado ácia sus fuentes por falta de una embarcacion adecuada hasta fines de diciembre, cuando habiéndome proporcionado una chalupa que compré de un buque mercante, entré al rio con el principio de la marea creciente dentro de varios bancos de arena situados a la boca, que impiden mucho la navegacion: el rio corre en una direccion desde O. N. O. por 6 millas, en seguida N. N. O. 4 millas; que fué lo más arriba que nosotros pudimos llegar, a consecuencia de la inmensa pila de madera acumulada y traida por los torrentes del invierno: la cama del rio es mui irregular en todo su curso y difícil de navegar por motivo de los palos que quedan enterrados bajo el agua; su anchura jeneralmente es menos de media cuadra por las primeras 6 millas: a esta distancia fué necesario cargar la chalupa como una cuadra para evitar las obstrucciones que encontramos. Sus márjenes están cubiertas de escelentes maderas de construccion distinguiéndose entre ellas el roble, canelo y otras de igual importancia. Las tierras que baña, ademas de estar cubiertas de pasto de la mejor calidad para la cria de ganados, parecen solo esperar que el arado las rompa para producir abundantes cosechas.

Habiéndome favorecido el capitan de un buque ingles fondeado en el puerto de un surtido de semillas de hortaliza, procedimos a sembrarlas, y auxiliado por el teniente Hidalgo, cuya tropa preparó un terreno rodeado de cerros, tuvimos el placer al poco tiempo de ver aparecer todas aquellas plantas llenas de lozanía y vigor. Sucede lo mismo con algunos puñados de trigo, que aunque sembrados intempestivamente han podido dejar ver que sembrado en tiempo produciria abundantes cosechas.

A mediados de noviembre partió la goleta de guerra *Ancud* del estrecho en su regreso a Chiloé: a los fines de este mes las nieves en los cerros vecinos habian desaparecido completamente, y los campos estaban tapizados de flores, verbenas, grosellas y muchas otras plantas silvestres.

La estacion del verano que sobrevino se hizo notar por la calma y serenidad de la atmósfera, a penas interrumpida por lijeros vientos que soplan del S. S. O. y del E., y que principiando a las 9 o 10 de la mañana, como en Valp.º, cesan del

Digitized by Google

todo a la caida del sol y mediante esto gozábamos de noches apacibles despejadas y serenas, salvo durante la oposicion de a luna, que reina mayor variedad en la atmósfera. Esto no obstante, durante los 5 meses de nuestra residencia, no hemos tenido ocasion de experimentar aquellas neblinas permanentes de que hablaban algunos, ni los vientos que suponia la timidez hacer inhabitables estos parajes; siendo de notar que en los dias de diciembre no usábamos y no habriamos podido tolerar otra ropa que la lijera de que se usa jeneralmente en todo Chile en la misma estacion.

Las aves que habitan aquellas latitudes son las mismas que se dejan ver en el resto de la República, a saber, chorlitos, loros, chincolitos, zorzales, carpinteros, jilgueros, ruiseñores, y otras especies. Entre las acuáticas se distinguen las garzas, gansos, variedad de patos pescadores y otros. La prodijiosa abundancia de marisco en las arenas de la bahía misma del Fuerte Búlnes y la variedad y copia de pescado que allí se encuentran, proveen a poca costa de abundante alimento para la colonia; añadiéndose a esto la ilimitada cantidad de fresas, berberies, igueñas y grosellas negras, que puede acopiarse en un momento por estar cubiertas las inmediaciones de las plantas que las producen.

No es a este repecto despreciable el auxilio que prestan los Indíjenas que nos proporcionaron carne de huanaco, huevos de avestruz y otros artículos de caza. A mui pocos dias despues de la salida de la *Ancud*, recibimos la amistosa visita de unos Patagones, los cuales permanecieron durante 15 dias con nosotros, ayudándonos con la mejor disposicion de ánimo en todas nuestras faenas y quehaceres, y encargándose gratuitamente de cuanto consideraban sernos útil, en que nosotros abrigáramos para con ellos la mas lijera desconfianza.

Esta raza de indios por lo regular de sus formas y bien proporcionadas facciones, por sus costumbres pacíficas y comportamiento ordenado, parece mas dispuesta a civilizacion que la jeneralidad de las tríbus salvajes. Lejos de interesarse por objetos de brillo aunque sin valor real alguno, sus permutas las hacian por ollas, tabaco, ropa, cuchillos u otros objetos de reconocida utilidad. Algunos andan completamente vestidos, y es probable que el contacto con los desertores de buques que algunas veces se mezclan

Digitized by Google

con ellos haya contribuido a hacerles mirar con respeto y consideracion a los hombres civilizados. Los Fueguinos vinieron tambien en sus canoas y permanecieron dos o tres dias con nosotros; estos son de una raza mas salvaje, menos medidos en sus palabras y acciones que los Patagones, igualmente cubiertos algunos de ellos con ropa europea, pero tan inofensivos y aun menos capaces de hacer la guerra que los otros.

Varios han sido los buques que han arribado al Fuerte Búlnes, entre ellos la *Hibernia*, a cuyo capitan habia aconsejado el capitan de la barca *Ventura* el derrotero del Estrecho con preferencia a la vuelta peligrosa y molesta del cabo. No ha sido por tanto pequeña la sorpresa de los unos al encontrarse con cristianos en los parajes en que solo esperaban ver salvajes; la estrañeza de los otros de encontrarse con el pabellon chileno ocupando el territorio; y el placer jeneral al considerar que cualquiera que ocupe a este pais, proporcionaria al comercio y a los navegantes recursos y auxilios que hacen ménos molesta e insegura la larga travesía de los mares del sur.

El capitan de un buque procedente de las Malvinas me informó que era conocida la superior ventaja que poseian los territorios chilenos en el estrecho en respecto de localidad, clima, producciones, etc. y que uno de los comerciantes se disponia, segun he sido instruido, a pasar a Valparaiso con el objeto de conocer las condiciones a que podria encargarse de costear colonias al Puerto Bulnes.

A fines de diciembre salió a reconocer las tierras y locales al norte de la colonia de Santa Ana. En el punto denominado Rocky-Point encontró un hermoso puerto con exelente fondeadero de 5 hasta 15 brazas de agua y protejido de los vientos reinantes. En el centro de la bahía desemboca un riachuelo de agua dulce; en este local se presentan las mismas circunstancias favorables; y caso de multiplicarse los establecimientos, este seria de gran importancia atendida la estension del pais adyacente y la abundancia de pastos, etc. que darian abundante y esquisito alimento a numerosos rebaños de ganado. Este puerto, por no tener nombre designado en las cartas, le he dado el de Puerto Carrera.

Con respecto a sustancias minerales creo que los paises en la vecindad del puerto Galan ostentan una rica y abundante varie-

Digitized by Google

dad de ellos que aumentarán la riqueza del pais. Las muestras de metales que he remitido al Ministerio son la mejor prueba.

Omito multitud de detalles por no cansar la atencion del señor Ministro a quien tengo el honor de dirijirme. Añadiré solamente que la situacion exijida para el actual establecimiento reune todas las condiciones que pueden apetecerse. Situado en las inmediaciones a la embocadura de un rio, con una bahía cómoda y segura, leñas y maderas de construccion abundantes. Terrenos de labranza y pastos a poca distancia de este punto, presentan todas las ventajas para la formacion de una ciudad que por poco que las circunstancias la favorezcan llegará a hacerse notable a la vuelta de algunos años.—Dios guarde a US. —JORJE MABOND.

Muchos otros detalles interesantes podrian agregarse a lo anterior con respecto a la primera espedicion verificada por la naciente marina de Chile al estrecho de Magallanes, pero los omitimos en obsequio a la índole del presente trabajo.

LXVIII Espedicion, de Muñoz Gamero (6). (1845-1851)

Apenas establecido Fuerte Búlnes, comprendió el gobierno de Chile la necesidad de mantener algun buque en aquellas aguas para el sostenimiento y mantenimiento de la guarnicion allí colocada y para que prestara los auxilios necesarios a la navegacion del estrecho. En consecuencia, no solo continuó enviando periódicamente la *Ancud* a Fuerte Búlnes, sino que destinó el cheque *Magallanes* para que atendiera especialmente ese servicio, al mando del capitan de corbeta don Benjamin Muñoz Gamero.

Era éste un distinguido marino, tan ilutrado como intelijente y valeroso, que se habia hecho notar en la guerra contra la confederacion Perú-boliviana y habia perfeccionado sus estudios

(6) Aunque propiamente no fué una espedicion especial y contínua la practicada por Muñoz Gamero, sino una serie de comisiones, estudios y esploraciones efectuadas en las rejiones australes, hemos debido calificarla así no solo para conformarnos al plan trazado sino para englobar los importantes trabajos hechos en el sur por este infortunado marino en el trascurso de su brillante carrera.

Digitized by Google

en la marina inglesa. El capitan Muñoz Gamero atendió hasta el año 1845 el servicio del estrecho de Magallanes, practicando en él, como en los canales y costas occidentales de la Patagonia, toda clase de estudios hidrográficos.

Mas tarde, de 1845 a 1848, al mando del *Janequeo*, esploró muchos otros puntos de la costa de Chile. En ese último año, teniendo a sus órdenes el trasporte *Confederacion*, volvió a sus antiguas atenciones del estrecho de Magallanes, y en 1849 fué comisionado por el gobierno para hacer una esploracion en las costas de Valdivia a Chiloé. Animado por la importancia de este trabajo, el capitan Muñoz Gamero practicó unos interesantes estudios jeográficos en el seno de Reloncaví, en los lagos Llanquihue, de Todos los Santos y Nahuelhuapi y en los rios Peulle y Petrohué, de los cuales queda un precioso diario de viaje publicado en 1893 por el señor Nicolas Aurique R. con una breve introduccion biográfica de este malogrado marino.

Muñoz Gamero fué ascendido a capitan de fragata en 1850 y nombrado gobernador de Magallanes al año siguiente, en donde fué asesinado y su cuerpo quemado por Cambiazo y sus cómplices en el motin de Punta Arenas del 17 de noviembre de 1851.

LXIX Espedicion, del capitan Martínez (1846-1848)

Al capitan Muñoz Gamero sucedió en el mando del cheque *Magallanes*, el capitan don Buenaventura Martínez, quien continuó la obra de aquel en el estudio y esploracion del estrecho y canales patagónicos.

Durante cerca de dos años, el capitan Martínez se ocupó en esos trabajos de la rejion austral, fruto de los cuales es el *Bosquejo sobre la historia natural de Magallanes y de las costumbres de sus habitantes*, al cual nos hemos referido en la Introduccion, y que fué publicado en el REJISTRO DE LA MARINA DE CHILE con fecha de 1.º de octubre de 1845. Es este un informe elevado al Comandante Jeneral de Marina por el espresado capitan, en el que colaboró el cirujano de marina don Napoleon Gobert, en todas las partes ajena a la profesion del capitan Martínez.

Los autores de este bosquejo empiezan por hacer una descripcion jeneral del estrecho y de los canales adyacentes, siguiendo

Digitized by Google

en el análisis del territorio y de sus habitantes. A este respecto dicen: «No tocaremos aquí la grande cuestion, de si puede ser productivo y habitable el territorio de Magallanes y puede ser conquistado sobre el estado de abandono y salvaje barbarie en que está sumido casi en su totalidad; solamente diremos que en este siglo de progreso, en estos tiempos de prodijiosos inventos, parece factible semejante mudanza, por poco que haya empeño y perseverancia y correspondientes gastos.»

El capitan Martínez y su colaborador, entran en seguida a hacer jeneralidades de carácter jeolójico y rápidos estudios de la fauna y de la flora magallánicas, concluyendo por observaciones de industria agrícola y sobre la posibilidad de colonizar y esplotar aquellas tierras.

Este estudio, que es mui somero, como ya lo hemos manifestado, ocupa 23 pájinas del *Rejistro de la Marina*, y tiene el mérito de ser el primer trabajo nacional, de alguna importancia, sobre la historia natural del territorio de Magallanes.

El capitan Martínez continuó desempeñando otras comisiones de estudio y de esploracion en las costas de Chile, que salen de la esfera del presente libro.

LXX Espedicion, del teniente Hudson (1856-1857)

«Resuelto el gobierno (7) a determinar con fijeza, la posicion y condiciones hidrográficas de los canales, rios navegables, abras, bahías y puertos, frecuentados y conocidos, en el archipiélago de Chiloé, dispuso que el Bergantin-Goleta *Janaqueo*, al mando del Teniente 1.° de Marina don Francisco Hudson, se alistase para esta comision, proveyéndose de un personal adecuado en oficiales y marineros, y de los instrumentos y artículos navales necesarios a este servicio. Ademas, se autorizó la compra y armamento en Chiloé, de una balandra que sirviera de mosca o embarcacion menor para los reconocimientos y esploraciones en calas de poco fondo inaccesibles al *Janaqueo*». (8)

(7) Memoria de Marina de 1857

(8) Esta resolucion del gobierno se tomó en vista de una nota del Comandante Jeneral de Marina al Ministro del ramo, en la que le comunica que el teniente Hudson cree posible la comunicacion por canales navegables entre el golfo de las Guaitecas o de Guayaneco y el estrecho de Magallanes,

Digitized by Google

Listo el buque, zarpó de Valparaiso en setiembre de 1856 para Chiloé y despues de desempeñar la comision de guiar a los buques que traian inmigrantes europeos para la colonizacion de Llanquihue, el teniente Hudson, reconoció en una embarcacion menor el rio Maullin situado al norte del canal del Chacao, dirijiéndose en enero de 1857 a los canales de Dalcahue y Moraleda (bautizado así por Hudson en memoria del piloto español que levantara sus planos) hasta llegar al itsmo de Ofqui, cuyo plano levantó.

En seguida, embarcado en una chalupa, trató de buscar algun canal que uniera el canal Moraleda con los golfos de Tres Montes y San Estéban, lo que no consiguió, volviendo a Ancud el 20 de marzo de 1857. El Teniente Hudson resume así el resultado de su espedicion:

« Puedo decir en resúmen, señor Comandante Jeneral de Marina; 1.° que desde luego se puede asegurar que no existe el canal que he venido a buscar, y que no se debe pensar mas en él; 2.° Con este viaje se ha tenido oportunidad de ver que esta provincia posee una riqueza con el cipres, por que parece que será inagotable; 3.° Se han dado los primeros pasos para que el Supremo Gobierno proceda a hacer levantar planos de esta parte de Chile, comprendida entre los grados 43° 40' y 47° lat. S., sobre todo cuando parece que nuestro Cuerpo de Marina se halla en el caso de emprender un trabajo de esa naturaleza. 4.° con esta ocasion los oficiales han podido estudiar prácticamente la navegacion de estos canales, poniendo así mismo en práctica sus conocimientos teóricos, lo que sin duda les será muí útil».

En esta espedicion iba tambien el guardia marina don Francisco Vidal G. y el doctor Francisco Fonk, que prestó mui útiles servicios dentro de sus conocimientos cientificos. (9)

---

sin necesidad de doblar el cabo de Tres Montes, basado en ideas y estudios incompletos de Fitz Roy. Lo que creia el teniente Hudson era que habia un canal que atravesaba el istmo de Ofqui.

(9) Merece recordarse aquí, aunque salga de la esfera de este libro, el viaje practicado en los primeros meses del año 1856 por los doctores Francisco Fonk y Francisco Hess en la laguna Nahuelhuapi, atravesando la cordillera por el boquete de Perez Rosales. El informe de esta espedi-

Digitized by Google

El teniente Hudson, ademas, elevó un informe al gobierno sobre la importancia de establecer una colonia en el puerto Law, situado en la isla mayor del archipiélago de las Guaitecas, dando al respecto mui minuciosas informaciones acerca de su importancia y de su seguro porvenir.

LXXI Espedicion, de Vidal Gormaz (1863)

A fines del año 1862, fué comisionado el distinguido y estudioso marino, don Francisco Vidal Gormaz, para practicar un reconocimiento en el estero de Coman o Leten y rio Bodudahue.

Embarcado en una frájil balandra y en una chalupa, el señor Vidal Gormaz salió del puerto de Ancud el 14 de enero de 1863, tocando en las islas Quenu, Chidhuapi y Tabon para proveerse de víveres y pára conocer algunos bancos que dificultaban la navegacion de aquellos canales. El 16 llegó a la boca del estero Coman que desemboca en el golfo de Ancud. Despues de esplorar las diversas islas que se hallan a la entrada de aquel, así como las inflecciones de sus costas, remontó hasta 18 millas en el estero, siguiendo hácia la cordillera por el rio Bodudahue hasta alcanzar sus oríjenes en la cordillera de los Andes.

El señor Vidal Gormaz recorrió 46 millas del Bodudahue y reconoció sus afluentes y toda esa hoya fluvial, en la que aparecen el Leptepu, el Rio Seco, etc., levantando un croquis de todos ellos así como del estero Coman, y tomando toda clase de datos y observaciones sobre toda la comarca. A fines de febrero regresó a Ancud, presentando al gobierno una interesante Memoria de los trabajos realizados.

Al ocuparnos de esta importante espedicion del señor Vidal Gormaz al estero Coman, es oportuno recordar que no fué la única que hiciera a las rejiones australes, pues desde el año 1856, como guardia-marina de la *Janequeo*, a las órdenes del teniente Hudson, hasta la actualidad, ha prestado los mas valiosos servicios al reconocimiento de dichas rejiones, así como a la hidrografía de todo el pais, ya sea en su calidad de marino y

cion se halla publicado entre los anexos a la memoria del Interior de 1856, siendo de un interes mui positivo para el conocimiento jeográfico de aquellas comarcas o para su aplicacion a la industria y colonizacion.

Digitized by Google

esplorador, ya sea como director de la Oficina Hidrográfica o como escritor y coleccionador de documentos acerca de este importante ramo de estudios.

Su vasta labor a este respecto, está de manifiesto en las numerosas obras que ha escrito, en sus memorias e informes, en la publicacion del *Anuario Hidrográfico* y en la coleccion de documentos de todo jénero de los archivos nacionales o estranjeros que ha podido formar y que de alguna manera interesan al progreso de la jeografía e hidrografía de nuestro pais. Ni los años ni su alejamiento de los servicios públicos, han debilitado su amor a esta clase de estudios, y ahora mismo prepara la publicacion de un libro sobre los naufrajios ocurridos en nuestras costas, que será de grande interes nacional (10).

Es justo dedicar este homenaje de reconocimiento al infatigable espíritu de tan preclaro servidor público, en este lijero trabajo que tiende a coadyuvar en mínima parte a la tarea de compilar las noticias que existen sobre la jeografía de esa parte del pais, con el objeto de preparar los elementos que deben concurrir al estudio y mejor conocimiento jeográfico de Chile.

LXXII Espedicion, 1.ª del capitan Simpson (11)
(1870-1874)

Al finalizar la administracion Pérez, se comprendió la conveniencia de continuar los estudios de la rejion austral, no solo como una necesidad jeográfica, hidrográfica o de colonizacion, sino como un deber primordial de estar habilitados para abordar el debate sobre límites a que nos provocaba la República Arjentina con la mision Frías. Los señores Federico Errázuriz (padre), Adolfo Ibáñez y Francisco Echáurren, que desempeñaban diversas y elevadas funciones públicas, fueron los instigadores de estos estudios y reconocimientos.

Al efecto, se dió órden para que se alistara la corbeta *Chacabuco* a un viaje a los mares del sur, dándose su comando a uno

(10) Un detalle mui completo de los trabajos realizados por el señor Vidal Gormaz se puede ver en la Bibliografía Marítima Chilena (1840-1894), por Nicolas Anrique.

(11) Reunimos en una sola espedicion los cuatro viajes hechos por el capitan Simpson al Aysen y archipiélagos de las Guaitecas y Chonos, a fin de continuar en el órden seguido en el presente trabajo.

Digitized by Google

de los jefes mas ilustrados de la Marina, el capitan de fragata don Enrique M. Simpson, quien deberia escojer el personal de oficiales entre los mas competentes de los que habian hecho sus estudios en la Escuela Naval. Entre ellos figuraban los señores Juan M. Simpson, Atilio Verdugo, A. Garrao, Manuel N. Garcia, Emilio Valverde, Alejandro Walker Martinez, Ramon Guerrero Vergara, E. Lynch y Ramon Serrano Montaner.

En la nota que el Ministro de Marina dirijió al Comandante Jeneral del ramo, con fecha 20 de enero de 1870, para preparar el viaje al sur, se decia: «Disponga V. S. que la corbeta *Chacabuco* se aliste para ir a practicar un reconocimiento de la costa occidental de la Patagonia». Y en las instrucciones a que el Ministerio ajustaba los procedimientos del viaje, agregaba:

«1.ª El reconocimiento se estenderá a la costa comprendida entre los 44° y 46° de latitud, contrayéndose especialmente al rio Aysen y en seguida a las otras internaciones del mar y a los demas rios que *pudieran ofrecer un paso para la Patagonia*».

«2.ª Habiendo mas probabilidad de que el rio Aysen ofrezca el paso indicado, la esploracion de él se hará con toda prolijidad, llevándola hasta donde lo permitan el tiempo y las demas circunstancias».

«3.ª Se formarán planos de las rejiones esploradas en que se fijen los puertos y caletas que pueden servir de abrigo a los buques, cuidando de marcar la sonda y los demas accidentes».

.....

«6.ª El comandante pasará a su regreso una breve reseña de sus trabajos y de sus observaciones, cuidando de hacer notar *las depresiones de la cordillera y la clase de terrenos planos que visite*».

«A este último respecto conviene fijar la atencion en la posibilidad de *establecer colonias en aquellas localidades*, en vista de las condiciones de la vejetacion, etc».

Por estas citaciones se comprenderá el patriótico anhelo que guiaba a los gobernantes de aquella época al ordenar el reconocimiento de la rejion austral, propósito que no se continuó con la perseverancia y los altos fines nacionales con que se inició aquel estudio.

La corbeta *Chacabuco* salió de Valparaiso el 24 de enero de

Digitized by Google

aquel año, dirijiéndose a Chiloé y en seguida a los archipiélagos de las Guaitecas y Chonos. Durante cinco meses se ocupó en hacer los trabajos que se le encomendaron, los cuales los resume el comandante Simpson de la siguiente manera, en la Memoria que elevó al Ministerio de Marina a su regreso:

«1.° Se ha comprobado que las aguas interiores de los archipiélagos de Guaitecas y Chonos son seguras para vapores que, como la *Chacabuco*, calan hasta 5 m. 4., e indudablemente para los de mayor porte, siendo su único inconveniente el excesivo fondo que por lo jeneral limita los puertos, obligando a los buques a anclar mui cerca de tierra.

«2.° Se han dado a conocer cuatro puertos nuevos a jornadas convenientes uno de otro, que son: Ballena, Cuptana o Nevado, Tambuc o Americano y Lagunas; y ademas se ha levantado el plano de Melinca, ya mui frecuentado.

«3.° Mediante nuestra union de puerto Lagunas con los trabajos de Fitz Roy por el canal Darwin, podrán los buques de vela, con toda seguridad, ir allá a tomar sus cargamentos de madera (12), economizando el trasporte a Melinca. En efecto, ya desde nuestra vuelta, se ha contratado un buque con ese destino.

«4.° Se ha esplorado el estero Aysen hasta su fondo, uniéndolo con puerto Lagunas y rectificando su posicion que padecia de un error de 18 millas de latitud al norte de la verdadera.

«5.° Se ha esplorado 50 millas de rios *dando a conocer un valle fértil al fondo del Aysen, con grandes acopios de maderas y tierras vejetales*; penetrando a traves de las cordilleras hasta lonjitud 72° 33' oeste de Greenwich, *sin dar fin al valle.*

«6.° Se ha dado a conocer la posibilidad de que exista un paso por agua a traves de la cordillera mas al sur del Aysen; pues, hasta donde ha podido verse, deja de ser una cadena continuada en este punto, con notable depresion.

«Queda aun pendiente el levantamiento exacto del plano de las costas interiores de los archipiélagos de Chonos y Guaite-

(12) Se calcula en 150,000 durmientes los que se sacan al año, ocupándose 200 embarcaciones menores en su trasporte y como 3,000 operarios. Esta industria se hace sin sistema y vijilancia alguna.

Digitized by Google

cas, desde Melinca hasta la península de Taitao y la costa de la Patagonia desde Refujio hasta el mismo punto.

«Los canales al sur del Aysen son *enteramente desconocidos* y demandan la primera atencion, pues cuantas noticias se tienen de ellos, *son mas que vagas*».

Tal es el resúmen del primer viaje de la *Chacabuco* a la rejion austral, durante el cual se hicieron toda clase de observaciones sobre la formacion jeolójica de las tierras esploradas, sobre el clima, flora y fauna, así como prolijos estudios de las costas recorridas. Ademas se levantaron varios planos.

La *Chacabuco* estuvo de regreso en Valparaiso en el mes de mayo siguiente.

El segundo viaje de la *Chacabuco* se efectuó desde el 24 de diciembre hasta el 9 de mayo de 1871. Su comandante resumia en los siguientes términos los trabajos de esta nueva esploracion:

«En resúmen, en esta espedicion se ha levantado el plano con sondas de 256 millas de canales y estuarios, de que ántes no existia ni siquiera un cróquis parecido, abriéndose a la navegacion dos nuevas vias de comunicacion con las aguas interiores del archipiélago y tierra firme, que son: el Pulluche y el Darwin o Agüea. Se ha definido el istmo de Ofqui por el norte, redescubriéndose la célebre laguna de San Rafael, y se ha atravesado la cordillera de los Andes hasta su última garganta, *por agua*, comprobando que el rio Aysen nace en la Patagonia oriental y dando a conocer la facilidad de construir un camino carretero o ferrocarril hasta ese territorio.

«Queda aun pendiente el levantamiento del plano del canal Moraleda desde el puerto Law hasta el puerto Lagunas, que es lo mas importante, y del resto de los canales interiores del archipiélago, trabajo que necesariamente ocupará algunos años».

Pero al mismo tiempo que el capitan Simpson daba este resúmen de los trabajos ejecutados en su segundo viaje, establecia hechos y hacia observaciones mui dignas de recordarse. Así decia en esta memoria:

«Las direcciones que se dan son necesariamente algo vagas, pues aun no se ha levantado el plano del canal de Moraleda desde Lagunas al norte, habiendo comenzado nuestras tareas desde la estremidad sur que constituye el istmo de Ofqui, en la

Digitized by Google

verdadera laguna de San Rafael, hasta el espresado punto. Por las cartas antiguas de Moraleda *no puede reconocerse punto alguno de la parte que he tratado*, y para su levantamiento se necesita, a lo ménos, una estacion entera».

Mas adelante, refiriéndose al archipiélago de las Guaitecas o de los Chonos, dice:

«El archipiélago consiste en muchas mas islas de lo que se creeria posible o probable por la mera inspeccion de las cartas antiguas, y en una infinidad de islitas y peñones, encontrándose estos últimos jeneralmente en grupos de 20 a 50. El número total pasa de 1,000, midiendo muchas de ellas 60 millas en contorno y no pasando otras de algunas decenas de metros».

Refiriéndose el capitan Simpson a la industria de maderas en esa rejion, consigna en su Memoria los curiosos datos siguientes:

«El desperdicio de las maderas es tan enorme que sin exajeracion puede decirse que por un árbol que se aprovecha, se inutilizan diez. Para abrir paso al monte, agrega, y despejar los cipreses de las quilas, etc., los hacheros le pegan fuego al bosque. De esta manera queman islas enteras. Nosotros observamos mas de 200 millas de bosques así destruidos y esto en una pequeña parte de la rejion observada».

El tercer viaje de la *Chacabuco* a los canales patagónicos duró desde el 22 de octubre de 1871 hasta el 23 de abril de 1872. Durante él se ejecutaron los siguientes trabajos:

«1.° Se ha atravesado completamente la cordillera de los Andes por el estuario y valle del Aysen, poniendo la Patagonia Oriental al alcance fácil de Chile por la latitud 45° 25' sur».

«2.° Se ha comprobado otro paso fácil por el valle Huemules, por los 46° 6' latitud sur».

«3.° Se ha esplorado todo el mar interior de la península de Taitao, estableciendo para siempre el hecho de no existir paso alguno para el sur, mas allá del canal Pulluche».

«4.° Se ha concluido de levantar el plano de todos los canales principales del archipiélago de los Chonos, al sur del grado 45 de latitud, desde el océano hasta la cordillera, lo cual, sin incluir ni el estuario Elefantes y laguna de San Rafael, ni la península de Taitao, abraza una área próximamente de 2,500 millas cuadradas».

Digitized by Google

El último viaje del capitan Simpson duró desde el 9 de octubre de 1872 hasta el 2 de abril de 1873, fecha en que los espedicionarios regresaron a Ancud despues de completar sus estudios anteriores, principalmente en los canales y en el rio Palena, y de tomar los datos que faltaban para construir tres grandes planos de las costas occidentales, desde el sur de Chiloé hasta el cabo Tres Montes, al mismo tiempo que varios planos parciales de puertos y canales que habrian de ser mas tarde mui útiles para la navegacion.

Con razon decia el capitan Simpson en la Memoria del tercer viaje, despues de pintar los sufrimientos de todo jénero que habian esperimentado los espedicionarios al par que su alegría por las tareas llevadas a cabo con tan feliz éxito: «Habiamos, dice, alcanzado el fin de tantas privaciones y trabajos, pues habiamos atravesado la gran cadena de los Andes por los 45° de latitud sur, hazaña que hasta ahora nadie habia llevado a cabo, y tanto mas notable, *cuanto que cada paso habia sido un descubrimiento, sin dato alguno anterior de qué guiarse*; pues donde no existen habitantes, tampoco existen huellas ni tradiciones».

«Considero, pues, que nosotros, atravesando mas de 100 millas de cordillera con solo los recursos de un buque, sin bestias de carga ni auxilio de ninguna clase, conduciendo por un gran trecho nuestros víveres y equipo a la espalda, hemos llevado a cabo una empresa poco comun; siendo el resultado de tres años de tentativas, que han probado hasta lo último nuestra resolucion y constancia. *Que la esperiencia ganada, pues, no se pierda y que pronto se aproveche nuestro gobierno de las grandes ventajas que le proporciona esta nueva via, en poner una vasta y hermosa comarca bajo el imperio efectivo de las leyes de nuestra república*».

Ademas de las industrias agrícolas y de maderas a que se refiere en sus memorias el capitan Simpson, dedica tambien mui útiles observaciones a la industria de la pesca. Así, refiriéndose a su llegada a puerto Tangbac o Americano, a la entrada S E del canal Ninualaca, dice:

«Aquí encontré un establecimiento para conservar choros y otros mariscos que abundan en la vecindad. Es tal la cantidad de choros, de cuatro clases distintas, que no habria obstáculo

Digitized by Google

para conservar anualmente unos 100,000 tarros, conteniendo cada uno, como término medio, una docena de moluscos. La demanda seria el único límite, pues es del todo imposible agotar el marisco que vive hasta en mas de siete brazas de profundidad; de suerte que, aun en el caso de limpiar la meseta de un banco, siempre quedaria la semilla mar abajo y en poco tiempo volveria a poblarse. En la actualidad, el establecimiento que se encuentra en su infancia, no posee los medios de acondicionar mas de 25,000 tarros anuales».

«El pescado es tambien mui abundante en esta comarca, predominando el róbalo, congrio, bacalao, etc. En Lagunas, los pescadores del buque cojieron *en una sola marea mas de 1,700 róbalos*».

Como se ve por estas lijeras noticias, la espedicion del capitan Simpson fué propicia en resultados para la jeografía, la hidrografía y las industrias de la rejion esplorada. En quince meses, distribuidos en cuatro temporadas o viajes, habia completado los trabajos de Fitz-Roy, habia esplorado rios y valles de importancia y habia señalado rumbos a la colonizacion y a la industria nacional, que por desgracia no se siguieron, perdiendo una oportunidad preciosa para haber asentado nuestro dominio en territorios que hoi se nos disputan, con una colonizacion intelijente e industriosa, que en la actualidad serian centros importantes de poblacion y fuentes poderosas de riqueza nacional.

LXXIII Espedicion, 2.ª del capitan Simpson (1874-1875)

Interesada la direccion de la marina nacional, en adelantar el conocimiento de los canales occidentales de la Patagonia, dispuso que la corbeta *Chacabuco*, de vuelta de su espedicion a los archipiélagos de las Guaitecas y Chonos y rio Aysen, se alistara para esplorar dichos canales, a fin de hacerlos servir a la navegacion de los mares australes, cada vez en mayor aumento con el desarrollo comercial en el Pacífico. Se confió el mando de esta nueva espedicion al esperto marino don Enrique M. Simpson, que tan notables estudios habia practicado en aquellos viajes.

Digitized by Google

El 17 de mayo de 1874 zarpaba la *Chacabuco* del puerto de Valparaiso, empezando desde puerto Otway, en la península de Tres Montes, el reconocimiento que se le habia encargado, despues de desempeñar otras comisiones secundarias en su trayecto entre Talcahuano y aquel puerto. El 1.° de junio penetró en el canal Messier y siguió en el Smith, practicando en él sondajes, estudiando sus mejores fondeaderos y esplorando sus costas.

Así recorrió los puertos o fondeaderos de Gray, Grappler o Tocornal, Molyneux, Puerto Bueno y Puerto Mayne, hasta el 16 del mismo mes, en que penetró en el estrecho de Magallanes.

Desde ese dia se dedicó el cuerpo de oficiales de la *Chacabuco* en el reconocimiento de la costa de la isla Desolacion, en los alrededores de puerto Churruca siguiendo viaje a Punta Arenas, adonde llegó el 23, para servir de estacion en esas aguas.

El 10 de setiembre recibió órden la *Chacabuco* de ir a desempeñar una comision al rio Santa Cruz, en el Atlántico; y a su vuelta al estrecho, esploró detenidamente la isla Dawson, poniendo de manifiesto la riqueza de su suelo tan apto para la ganadería. En seguida se le comisionó para que continuara sus trabajos de esploracion en los canales occidentales, lo que efectuó en los primeros meses del año 1875. La *Chacabuco* se dedicó especialmente a levantar el plano del puerto y canal Molyneux y a reconocer los canales vecinos, sus puertos y fondeaderos, hasta mediados de marzo, en que regresó a Valparaiso, presentando un informe detallado de sus importantes trabajos.

LXXIV Espedicion, 1.ª del capitan Latorre (1877)

Prosiguiendo en la tarea de esploracion y de estudio a que se habia dedicado la marina nacional, se comisionó al comandante de la corbeta *Magallanes*, capitan de corbeta don Juan José Latorre, y a su cuerpo de oficiales, para que practicara un reconocimiento del estrecho, de las aguas de Skyring, y aun, de la comarca patagónica situada al sur del rio Santa Cruz.

Este buque se hallaba de estacion en el estrecho y a él se mandó agregar, para completar aquella comision, al ayudante

Digitized by Google

del Museo Nacional don Enrique Ibar, quien formaria parte de ella en calidad de naturalista.

Despues de proveerse la *Magallanes* de los elementos mas indispensables para hacer su trabajo, zarpó de Punta Arenas en la tarde del 4 de octubre de 1877 con direccion a las islas Isabel, Marta y Magdalena, las que visitó en los dias siguientes, así como la abra Pecket, Agua Fresca, bahías Bougainville, Woods y puerto Tilly, en la isla Cárlos III, a donde llegó el 17 del mismo mes. Al dia siguiente continuó su viaje en demanda de los canales San Jerónimo y Fitz Roy y aguas de Skyring, penetrando en ellas el 24.

En estos puntos, el capitan Latorre, su cuerpo de oficiales y el naturalista, hicieron toda clase de estudios, comparándolos con los verificados por los navegantes anteriores.

«El espectáculo del cielo de Skyring es magnífico, dice el señor Ibar en su diario de escursion, no tiene la monótona dulzura del cielo de Chile, pero ofrece en cambio la variedad sin fin que admira y no fatiga. Diariamente vimos repetirse la sucesion caprichosa de sol y nublados, de calma y tempestades, en un grado tan imponente que despertaba nuestra admiracion».

Despues de visitar la rada de las Minas y de hacer algunos estudios de las costas y del terreno, el capitan Latorre envió dos espediciones, una compuesta de los tenientes Juan Simpson y Federico Chaigneau, y guardia-marina Francisco Moreno, para que levantara el plano de la rada y calculase sus coordenadas jeográficas, con el objeto de tener así un punto de partida para hacer un levantamiento jeneral de las aguas de Skyring o del Despejo; y la otra formada por el teniente don Juan Tomas Rogers, guardia-marina don Luis V. Contreras y del naturalista don Enrique Ibar, fué encargada de esplorar los valles orientales de los Andes hasta el rio Santa Cruz. Otros individuos de la dotacion del buque fueron encargados de sembrar semillas de hortalizas a fin de conocer la bondad del terreno para el cultivo.

Aquellas comisiones se pusieron en marcha el 10 de noviembre, zarpando la corbeta para punta Adelaida y puerto Altamirano. En esta travesía se ensayó el carbon de la mina Marta, situada en esa rejion, con el cual se levantó una presion de mas de 40 libras. «Este carbon es como el de Punta Arenas, observa el capitan Latorre en su diario de navegacion. Una vez echado en

Digitized by Google

las hornillas se desgregaba y era necesario ponerlo sobre una capa de carbon de Lota para evitar este inconveniente. Tiene la particularidad de no echar humo».

Hallándose la *Magallanes* en puerto Altamirano el 17 de noviembre, llegó a bordo el teniente Simpson y el gobernador del territorio, señor Dublé Almeida, portador de la siniestra noticia del motin de Punta Arenas del dia 11. En el acto se suspendieron los trabajos de reconocimiento y se alistó el buque para zarpar con aquel destino a fin de prestar sus auxilios en tan críticas circunstancias.

Así lo hizo, en efecto, a toda fuerza de máquina, recojiendo en el canal Fitz Roy a algunos individuos escapados de Punta Arenas, haciendo otro tanto a la altura de Indian Bay y otros puntos del estrecho. Al medio dia del 14 de noviembre, se encontraba el capitan Latorre en la colonia de Punta Arenas y contribuia eficazmente a su pacificacion, a costa del éxito de su espedicion de reconocimiento y de estudio.

La comision Simpson-Chaigneau habia alcanzado a levantar el plano de la rada de las Minas, hacer observaciones astronómicas, mensuras, y a esplorar casi toda la parte oriental de las aguas de Skyring fijando varios puntos y practicando diversos estudios que por la causa apuntada hubieron de suspenderse.

Entre tanto, la comision enviada a reconocer los valles orientales de los Andes hasta el rio Santa Cruz, se habia internado con grandes dificultades por las condiciones del terreno y la mala calidad de las cabalgaduras, teniendo que atravesar rios y orillar lagos y lagunas hasta llegar al seno de la Ultima Esperanza, el 8 de diciembre al rio Santa Cruz y el 10 al lago del mismo nombre. Hallándose en este punto los espedicionarios, recibieron el 15 la órden del capitan Latorre de regresar a Punta Arenas, a causa del motin ocurrido allí el 11 del mes anterior. Habia necesidad de recorrer 90 leguas, para lo cual se dispusieron los espedicionarios de la mejor manera, dada su precaria situacion. Atravesaron la pampa central patagónica, pasando por algunas tolderías de indios pacíficos, hasta llegar el 25 de diciembre a aquella colonia sin mayores contratiempos en el viaje.

De esta fustrada espedicion del capitan Latorre, queda su diario de navegacion, los informes de los tenientes Simpson y Rogers y la *Relacion de los estudios hechos en el estrecho de*

Digitized by Google

Magallanes y la Patagonia austral, por el naturalista, señor Enrique Ibar, documentos mui interesantes publicados en el tomo V del *Anuario Hidrográfico*. La redaccion de este último documento, no es la obra de ese distinguido jóven, muerto poco despues de su regreso a Santiago, sino del doctor don Federico Puga Borne, quien, encargado por el director de la Oficina Hidrográfica, don Francisco Vidal Gormaz, de dar forma a los apuntes o cartera de viaje del señor Ibar, lo hizo de la manera que sigue: «Atendiendo al diario de viaje y las notas sueltas que dejó Ibar, a la clasificacion hecha por el señor doctor Philippi de los objetos traidos por aquel y al bosquejo de la relacion formada por Ud. (13), he procurado describir cada uno de los lugares visitados por la comision esploradora, restrinjiendo en lo posible la narracion de los accidentes del viaje y no omitiendo ninguno de los datos propios para suministrar un conocimiento cabal de la naturaleza de aquellas rejiones».

Todos estos documentos son de un mérito verdadero. El diario del capitan Latorre es tan ilustrativo como minucioso, no solo para corroborar las descripciones y reconocer la exactitud de las cartas de los esploradores que lo habian precedido en aquellos parajes, sino para rectificar los errores en que pudieron incurrir y para completar esas esploraciones con observaciones y descubrimientos mui dignos de especial recuerdo. Esta misma circunstancia contribuye a deplorar mas vivamente el triste suceso que vino a interrumpir tan notables estudios.

Otro tanto podemos decir de los trabajos de los tenientes Simpson, Chaigneau y Rogers, y del naturalista señor Ibar, el último de los cuales ha dejado ligado su nombre a los estudios mas prolijos y sérios que se hayan hecho en el pais, con relacion a la historia natural de la rejion recorrida por aquellos esploradores.

LXXV Espedicion, 2.ª del capitan Latorre (1878-1879)

La corbeta *Magallanes* permaneció de estacion en el estrecho de su nombre durante el invierno de 1878, a las órdenes del capitan de fragata don Jorje Moutt, miéntras el capitan Latorre regresó al Departamento.

(13) Carta del señor Puga Borne al señor Francisco Vidal Gormaz publicada en el tomo citado del *Anuario Hidrográfico*.

Digitized by Google

En la primavera siguiente, el capitan Latorre fué encargado de proseguir los trabajos violentamente suspendidos en el año anterior por el motin de Punta Arenas. Al efecto, se embarcó en Valparaiso en un vapor de la carrera para dirijirse a tomar el mando de aquel buque, lo que se verificó el 11 de diciembre de 1878.

Alistada la *Magallanes* para su nueva espedicion, dejó en tierra la comision de que era jefe el teniente Rogers y que debia continuar viaje a la Patagonia austral para concluir los estudios comenzados en la temporada anterior, dirijiéndose el 1.° de enero de 1879 a la bahía de Jente Grande, en la Tierra del Fuego, en donde desembarcó otra comision encargada de esplorar aquella grande isla, y de la cual hablaremos mas adelante. Allí se practicaron diversos estudios en la bahía y sus alrededores, hasta el 7 del mismo mes, dia en que se dejó el fondeadero y se puso proa a la isla Magdalena y Punta Arenas.

El 13 de enero se puso en movimiento la *Magallanes* para proseguir el viaje a las aguas de Skyring, tocando en bahía Tilly y siguiendo al dia siguiente al canal San Jerónimo, Aguas de Otway y canal Fitz Roy, hasta llegar a las aguas del Despejo y fondear en puerto Altamirano el 16 del mismo mes.

Allí se hicieron los preparativos para desembarcar la comision de los tenientes Simpson y Chaigneau, encargada de hacer el levantamiento jeneral de las aguas de Skyring y costas vecinas. Esta comision bajó a tierra el 20 de enero comenzando inmediatamente sus tareas.

El personal que quedó a bordo con el capitan Latorre, continuó practicando diversos reconocimientos de las aguas de Skyring y canales vecinos, hasta que avisado el comandante de que habia estallado la guerra con Bolivia y habiendo recibido órden de incorporarse con su buque a la escuadra de operaciones, emprendia el 27 de febrero un rápido viaje al norte, despues de tomar a bordo la comision de los tenientes Simpson y Chaigneau y de dejar abandonadas las otras dos que operaban en la Tierra del Fuego y en la Patagonia austral.

Este nuevo contratiempo vino a interrumpir otra vez los trabajos que se habian encomendado al capitan Latorre y a su distinguido cuerpo de oficiales.

Digitized by Google

No obstante, se alcanzaron a practicar nuevos levantamientos en las aguas de Skyring para unirlos con los verificados en el año anterior, al mismo tiempo que se hicieron sondajes, se situaron bajos o las distintas singularidades de aquellas aguas y sus costas, y se practicaron observaciones astronómicas, triangulaciones, etc. Se levantó el plano de los estuarios Rebolledo y Williams, de las islas Plana y Juan y bahía Pinto, y se sondó el canal de la Lancha, el Covadonga y otros hasta los primeros dias de febrero. El 15 de este mes se ascendió el monte Dynevor para esplorar con la vista el gran golfo de Skyring. Los espedicionarios llegaron hasta 1,061 metros sobre el nivel del mar, en donde levantaron una pequeña pirámide de piedra y dejaron una caja de laton con el siguiente documento que llevaban preparado de antemano:

«*Este recuerdo se ha dejado aquí por los tenientes Simpson y Chaigneau, de la dotacion del buque de la República «Magallanes», al mando del capitan Latorre, comisionados para el levantamiento del plano de las aguas de Skyring, buscando dentro de este golfo las supuestas comunicaciones que se cree lo unen por el N. con el estuario Obstruccion y otra, que tambien se ha aseverado, lo une por el S. con el Magallanes, por diferente ruta de los canales Jerónimo y Fitz Roy. Se encarga a quien quiera que suba a esta eminencia, se sirva dejar el documento orijinal, y construir nuevamente la pila de un metro de altitud, bajo la cual ha sido colocado. Firmado con esta fecha a 13 dias del mes de febrero del año de gracia de 1879*».

Ambos tenientes continuaron sus estudios para buscar las comunicaciones a que se referian en el documento anterior, cuando el 23 de febrero el capitan Latorre ordenó su vuelta al buque por medio de un silbato de vapor de la *Magallanes*, pues ya se sabia que habia estallado la guerra y que era necesario volver a Punta Arenas y en seguida al norte.

Por su parte, la comision que habia partido de Punta Arenas el 4 de enero con el objeto de continuar la esploracion de la Patagonia austral, y que ademas del teniente Rogers se componia del guardia-marina don Víctor M. Donoso y del personal subalterno, habia pasado bordeando la laguna de Cabo Negro y seguido al norte sin dificultad. El 13 atravesaron los espedicionarios el rio Gallegos y continuaron mas o ménos el mismo camino

Digitized by Google

que habian tomado el año anterior hasta llegar al lago y rio Santa Cruz. El 20 de febrero regresaron al sur por otro trayecto haciendo estudios de la rejion patagónica, observando sus valles y ríos, sus cerros y lagunas. Estos estudios no pudieron ser tan completos porque faltaba a los espedicionarios la cooperacion del naturalista señor Ibar, muerto tan prematuramente despues de su viaje a la Patagonia en el año anterior.

La comision del teniente Rogers estaba de vuelta en Punta Arenas el 30 de marzo, embarcándose en el vapor *Sorata* para volverse al norte.

En cuanto a la espedicion del teniente Serrano en la parte setentrional de la Tierra del Fuego, debemos recordar que ademas de su jefe, pertenecia a ella el colector del Museo Nacional, don Pablo Ortega, y el personal subalterno.

El 4 de enero se pusieron en marcha los espedicionarios por la ribera de la bahía de Jente Grande hasta llegar ese mismo dia al lago Deseado. En seguida, siguieron hácia el sur, atravesaron el boquete Serrano y el rio del Oro y continuaron casi por la ribera de Bahía Inútil hasta el 24 de enero, haciendo estudios del terreno y de los indios fueguinos que se pudieron encontrar en el camino.

El 29 de enero, despues de pasar la altiplanicie de bosques y pantanos situada hácia el sur del rio Odioso y del cerro de los Bloques, los espedicionarios se vieron obligados a volver porque los víveres escaseaban y el teniente Serrano se hallaba enfermo. El regreso se hizo por el mismo camino recorrido en aquella altiplanicie hasta el pié del cerro de los Bloques, desde cuyo punto se dirijieron hácia el E para acercarse a las riberas del Atlántico, de donde estuvieron mui cercanos, pues el 3 de febrero se hallaron en un cerro que dominaba la bahía de San Sebastian.

Desde este punto atravesaron la parte setentrional de la Tierra del Fuego, cargándose hácia el O. a fin de llegar al estrecho de Magallanes lo mas pronto posible, lo que verificaron el 12 de ese mismo mes, acampando en bahía de Jente Grande, cuya playa reconocieron hasta el cabo San Vicente. En este campamento estuvieron los espedicionarios hasta el 28, construyendo una balsa para trasportar las cabalgaduras y los materiales a Punta Arenas. Cuando la balsa estaba ya concluida, un tempo-

Digitized by Google

ral la destruyó, viéndose obligado el teniente Serrano a abandonar todo aquello que no le era indispensable y atravesar el estrecho en la chalupa que le habia dejado la *Magallanes* en Jente Grande al tiempo de desembarcar la comision. Así lo hizo en efecto, llegando el 28 de febrero a la hacienda de Cabo Negro, donde supo el estado de guerra en que se hallaba el pais. Esa misma tarde llegó a Punta Arenas embarcándose en el primer vapor del estrecho para regresar a Valparaiso.

Los diarios de viaje de las tres comisiones de la *Magallanes*, las de los tenientes Simpson y Chaigneau, la del teniente Rogers y la del teniente Serrano se hallan publicados en el tomo VI del *Anuario Hidrográfico*, y en ellos podrán consultarse los resultados obtenidos.

LXXVI Espedicion, del capitan Viel (1879)

A fines del año 1878, hallándose la corbeta *Chacabuco* de estacion en Punta Arenas, al mando del capitan de fragata don Oscar Viel, fué encargada de practicar un reconocimiento en los canales occidentales de la Patagonia. Aunque este buque no estaba dotado de elemento alguno casi para hacer estudios hidrográficos, se apresuró a desempeñar su cometido.

En efecto, el 3 de enero de 1879 zarpaba de Punta Arenas despues de celebrar una conferencia con el capitan Nares de la corbeta inglesa *Alert*, que habia llegado a ese puerto el dia anterior con el fin de esplorar los mismos canales cuyo estudio debia practicar el capitan Viel. En esa conferencia se convino en distribuirse el trabajo entre ambos buques y comunicarse mútuamente el resultado que obtuvieran.

Al dia siguiente comenzaba el trabajo de la *Chacabuco* en los canales de Smith, estudiando sus diversos fondeaderos y haciendo sondajes en todo su trayecto. Reconeció la isla Long, el canal Mayne, el canal Cutler, la isla Raverstock, el canal Viel, el canal Marazzi, el canal Bannen y los demas que se internan en el archipiélago de la Reina Adelaida.

El capitan Viel continuó reconociendo todas las islas, fondeaderos y canales, fijando numerosos puntos desconocidos, levantando planos y adelantando considerablemente la esploracion de ese intrincado laberinto de archipiélagos, islas y aguas que se

Digitized by Google

hallan al frente de las costas occidentales de la Patagonia. Se coleccionó un herbario destinado al Museo Nacional, se hicieron diversas observaciones sobre ciencias naturales y se tomaron otros datos importantes y algunas vistas panorámicas sobre diversos lugares. Estos trabajos se continuaron hasta el 17 de febrero, dia en que llegó el capitan Viel al golfo de Penas, dando por terminada la comision, debiendo incorporarse en seguida a la escuadra de operaciones contra el Perú y Bolivia, despues de presentar un informe sobre sus trabajos.

Al concluir su informe, el capitan Viel dice: «La hidrografía de los canales occidentales de la Patagonia, a pesar de los importantes trabajos que hasta hoi se han ejecutado, deja aun mucho que desear, porque hai puntos perfectamente determinados al mismo tiempo que existen otros que, considerándolos de ménos importancia, están solamente delineados; y si cada uno de nuestros buques al ir y volver de la estacion de Magallanes, recibiese órden de hacer un tramo, aunque pequeño, en no mui largo tiempo la marina chilena habrá hecho un trabajo de reconocida importancia, tanto para la navegacion de estos parajes, que cada dia son mas frecuentados, cuanto tambien para la jeografía del pais».

Este informe del capitan Viel, conjuntamente con el cróquis de los canales estudiados por la *Chacabuco*, fué publicado en el tomo VI del *Anuario Hidrográfico*.

Los estudios recomendados por el capitan Viel y los que venian haciéndose de años anteriores por los buques de la armada nacional en los mares australes, hubieron de suspenderse necesariamente a causa de la guerra con el Perú y Bolivia, viéndose obligados a ir nuestros marinos a otro campo de accion y a tareas de otra índole bien diversa a los estudios que se practicaban con tanto provecho.

Hubieron de pasar algunos años ántes que esos estudios se reanudaran en el sur y se continuaran hasta el presente en la forma que daremos cuenta en seguida.

LXXVII Espedicion, del capitan Serrano M. (1885-1886)

Terminadas las atenciones que la marina nacional debió prestar a la guerra contra el Perú y Bolivia, el gobierno ordenó que

Digitized by Google

el sub-director de la Oficina Hidrográfica, capitan de fragata don Ramon Serrano Montaner, practicara un reconocimiento hidrográfico del canal Fallos, del rio Palena y del seno Newman, para lo cual se ordenó el alistamiento del vapor *Toro*, que servia bajo las órdenes del teniente 1.° don Luis Artigas.

Entre las instrucciones impartidas por el Ministerio de Marina al capitan Serrano M., figuraba la de remontar el Palena hasta donde lo permitiera el calado del buque y seguir en embarcaciones menores, o con los medios que tuviera disponibles, hasta llegar «a descubrir el oríjen del rio y a obtener los datos necesarios para formarse una idea exacta de su utilidad e importancia», formando un plano aproximado del rio y sus afluentes principales, determinando las cumbres andinas y la línea divisoria de aguas. En seguida, debia reconocer el estero Newman e indagar si este brazo de mar tiene o nó una salida al océano (14), dirijiéndose por último a los canales de las islas Wellington, especialmente el Fallos, levantando planos aproximados de los que reconociera.

Por su parte, el Ministerio de Colonizacion, daba otras instrucciones acerca del aprovechamiento de la rejion del Palena para el establecimiento en ella de colonias agrícolas, para lo cual se ponia a las órdenes del capitan Serrano M., al naturalista señor Adolfo Hirth. Para los trabajos hidrográficos debia servirle de ayudante el guardia marina don Roberto Maldonado.

En cumplimiento de esta comision, el capitan Serrano M. despues de diversas dilijencias preliminares practicadas hasta Chiloé, abandonó el 26 de enero de 1885 la isla de Quehui en direccion al Palena, en cuya desembocadura y reconocimientos previos demoró hasta el 31 del mismo mes. Convencido el jefe de la espedicion de que no se podia remontar el Palena en el *Toro*, resolvió hacerlo en dos chalupas, en una de las cuales se embarcó el capitan Serrano con sus ayudantes y en la otra el guardia marina señor Maldonado con el ayudante señor Hirth. Desde el 1.° de febrero hasta el 14 remontaron los espedicionarios el canal Garrao y el rio Palena hasta como 86.5 millas de

(14) Esta parte de la comision era la misma que habia desempeñado el teniente Hudson en 1857, con resultado negativo.

Digitized by Google

su desembocadura. El 15 regresaron, llegando al mar en la tarde del 16.

Como resultado de esta espedicion, el capitan Serrano M. construyó un cróquis del rio y valle del Palena, anotando los datos que sus instrucciones le ordenaban, hasta el punto que le fué dado alcanzar.

El 18 de febrero se dirijió a Castro demorando hasta los primeros dias de marzo su marcha al canal Fallos, partiendo de puerto Islas el 11, atravesando el canal Toro, reconociendo el de Cortes Ojea, el de Ladrillero, el Machado, Hernan Gallego y Laberinto (15), así como los esteros Solitario, Doña Ana, Inútil, Desengaño, Adelaida, Maldonado, Roberto y Pedregoso, descubriendo una nueva via de comunicacion entre los golfos de Penas y Trinidad. En seguida reconoció una parte de la isla Wager para buscar el puerto Ballenas, el puerto que denominó Grande en el canal Fallos y la desembocadura del Fallos en el golfo de Penas, así como los esteros y canales que desembocan en aquel, como el Albatross y el Latorre, que comunica los de Fallos y Messier.

Estos reconocimientos resolvieron el problema de la comunicacion entre los golfos de Penas y Trinidad y demostraron que solo hai dos vias entre ambos golfos, el canal Messier, y la de los canales Fallos, Ladrillero y Picton.

Como la estacion era avanzada (1.° de abril de 1886), el capitan Serrano M. resolvió no reconocer el estero Newman, que por diversos datos sabia que no tenia comunicacion con el golfo de Penas, dirijiéndose a Punta Arenas para entregar el *Toro* al gobernador de dicho puerto, lo cual se verificó el 10 del mismo mes, regresando la comision a Valparaiso en un vapor de la carrera.

En el tomo XI del *Anuario Hidrográfico* se ha publicado el informe elevado al gobierno por el capitan Serrano M. sobre su espedicion al Palena y canal Fallos, así como la memoria del naturalista señor Hirth.

---

(15) Estos nombres los iba dando el capitan Serrano a los distintos canales de las islas Wellington.

Digitized by Google

LXXVII Espedicion, de don Alejandro Bertrand (1885)

A fines de 1884, el Ministerio de Relaciones Esteriores y Colonizacion, comisionaba al injeniero don Alejandro Bertrand para que efectuara un estudio jeográfico de la rejion del sur bajo el triple punto de vista de la orografía, hidrografía fluvial y condiciones locales del terreno (16).

En cumplimiento de esta comision, el señor Bertrand, acompañado de su ayudante don Aníbal Contreras, se embarcó en Valparaiso con direccion a Punta Arenas, el 29 de diciembre de 1884, adonde llegó el 7 de enero siguiente, empezando en seguida los preparativos para la espedicion y practicando diversos estudios preliminares en los alrededores de aquella colonia.

El 20 de enero salieron los espedicionarios hácia el norte. En el lugar llamado Chabunco, se separó el señor Bertrand para practicar una operacion profesional en las costas de Otway, mientras el señor Contreras continuaba por la orilla del mar, pasando por cabo Negro y llegando a Pozuelos donde se le reunió el señor Bertrand, continuando la marcha juntos hácia el

(16) Los artículos dispositivos de las instrucciones eran los siguientes:

1.° Esplorará sucesivamente la Patagonia chilena austral entre el paralelo 52° y el estrecho de Magallanes, la península de Brunswick, la isla Dawson y la Tierra del Fuego en su parte setentrional, entre las bahias de Jente Grande y San Sebastian.

2.° En el curso de estas esploraciones formará una cadena de triángulos por medio de arrumbamientos, entre las cumbres y eminencias mas prominentes, especialmente en las inmediaciones del paralelo de 52°, entre la cordillera de los Andes y los montes Aymond y Dinero. Cuidará asímismo de anotar el curso de los rios, esteros o cauces y la separacion de las hoyas hidrográficas, recojiendo de paso los datos y muestras que puedan contribuir al conocimiento de los reinos mineral, vejetal y animal de esas rejiones.

3.° Terminados estos trabajos, regresará a principios del otoño, y se ocupará en seguida de formar los planos de la rejion esplorada, relacionando los puntos fijados con deslindes de las hijuelas arrendadas por el Fisco.

4.° Redactará una memoria que contendrá: a) Relacion del viaje de esploracion; b) Operaciones jeográficas efectuadas; c) Estado actual de los conocimientos jeográficos en la Patagonia austral y de la Tierra del Fuego; d) Descripcion del territorio magallánico bajo el punto de vista del cultivo y de la ganadería; e) Las demás materias que sean de interés con relacion a la colonizacion, minería y adelanto del territorio.

Digitized by Google

norte de los senos Otway y de Skyring. Luego se internaron en los ricos terrenos de la Vaquería del Norte y luego en la Mapa de los Huanacos, hasta llegar el 7 de febrero a los 52° 0' 27", que dió la altura meridiana del sol, lo cual les indicó que habian llegado al límite con la República Arjentina. Despues de reconocer el paraje, de ver la direccion de las aguas que van de uno y otro lado de los Andes, las que corren por el rio Gallegos o sus afluentes hácia el Atlántico, o las que desaguan en el seno de Skyring, emprendieron su viaje de regreso a Punta Arenas, adonde llegaron el 14 del mismo mes, con anotaciones abundantes acerca de las riquezas notables del suelo y demas condiciones de la rejion.

El 19 de febrero salieron nuevamente los espedicionarios con destino a cabo Vírjenes siguiendo las costas setentrionales del estrecho en el brazo hácia el Atlántico. Atravesaron los rios Pescado, Dinamarquero, Ciaique y las comarcas, llanuras y cerros que se encuentran al paso hasta llegar a punta Dungueness cuyas tierras bajas eran las mas pobres de vejetacion de todas las de la Patagonia visitadas por los espedicionarios, pudiendo notar a traves de las pampas la zona de separacion de las aguas que corren hácia el Atlántico de las que se vacian en el estrecho de Magallanes. Despues de visitar las diversas estancias que se hallan en toda esa parte de la Patagonia y de imponerse de sus límites, los espedicionarios regresaron a Punta Arenas el 10 de marzo.

Desde el 12 hasta el 18 de marzo se ocuparon los espedicionarios de estudiar a la lijera parte de la isla Dawson (al rededores de bahía Willis) y las costas setentrionales de la Tierra del Fuego, bahía Porvenir, bahía inútil, rio Ossa y sus lavaderos de oro, y bahía Jente Grande.

Por último, desde el 20 hasta el 30 de marzo, recorrieron una parte de la península de Brunswick hasta los rios San Juan y de los Canelos y aguas de Otway. En seguida el señor Bertrand regresaba al norte el 1.° de abril en el vapor *Aconcagua*, despues de haber desempeñado su comision con la rapidez que el tiempo lo requería.

El señor Bertrand presentó al gobierno una memoria de su espedicion en la que hace una descripcion de la rejion central magallánica, examinando sus pampas, sus hoyas hidrográficas,

Digitized by Google

la estructura del suelo, la climatolojía y las industrias establecidas, principalmente la ganadería. Acompañaba a su memoria un importante plano de la rejion que, segun opinion del mismo señor Bertrand, es el trabajo mas completo que le fué dado alcanzar en su espedicion. Esta memoria fué publicada en el tomo XI del *Anuario Hidrográfico* y en una tirada aparte en 1886, sirviendo hasta hace poco como la única brújula que tuvieran las autoridades y el público para guiarse en aquel territorio, a pesar de sus manifiestos errores, que se pueden hacer resaltar con solo recordar que la mayor parte de los terrenos fijados como áridos en el plano, lo ocupan hoi las estancias mas estensas y ricas.

LXXIV Espedicion, del capitan Señoret (1892)

El descubrimiento de ricos yacimientos auríferos en la isla de Lenox, dió a la industria del oro en el territorio de Magallanes, un vigor y desarrollo que llamó la atencion en el Atlántico, al punto que en los años de 1890 y 1891, cada vapor llevaba a Punta Arenas, de las riberas del Plata, partidas de 70 y mas individuos, en su mayoria austriacos, que luego se dirijian a aquella isla y a la de Navarino, de donde volvian trayendo el resultado de sus esfuerzos para regresar al Plata.

De este modo una riqueza esencialmente chilena en su oríjen solo era utilizada por estranjeros. Enterado de esta situacion el capitan de navio don Manuel Señoret, gobernador del Territorio de Magallanes, resolvió reglamentar la industria del oro, dirijiendo su corriente al Pacífico, y aprovechar esta coyuntura para entregar al comercio y a la industria aquellas rejiones, fundando colonias al sur del canal Beagle.

Al efecto, se embarcó en la cañonera *Magallanes* el 1.° de noviembre de 1892 con destino a aquella isla, pasando por el canal Magdalena y llegando al Beagle sin novedad, anotando el señor Señoret la circunstancia de que el trazado de las cartas de navegacion *es mui imperfecto*, especialmente en la bahia Desolada, golfo de los Ladrones y el canal entre la isla O'Brien y la Tierra del Fuego.

«Desde que se entra al canal Beagle, dice el señor Señoret, se nota un cambio favorable en el paisaje: las cordilleras entre las cuales corre tienen mayor altura, pero sus faldeos des-

Digitized by Google

cienden mas suavemente hasta el agua, dando lugar a vigorosa y abundante vejetacion y a risueñas playas».

El 2 de noviembre llegó la *Magallanes* a Ushuaia y el 3 se dirijió al oeste para reconocer la isla Navarino. «La bordea, dice el señor Señoret, una empinada cordillera nevada que eleva sus cumbres de 3 a 4,000 piés de altura. Parece difícil entrar por este lado al interior de la isla; sin embargo, hácia el tercio oeste, el cordon ofrece una solucion de continuidad y un valle se abre cortándolo hácia el sur; hai en sus inmediaciones algunos accidentes de la costa que forman quizás buenos puertos donde no es posible aventurar la *Magallanes*, y nos contentamos con admirar desde léjos la espléndida vejetacion, el bosque sombrio y las pampas pastosas de la ribera».

En seguida, haciendo un exámen jeneral de aquellas islas, agrega el señor Señoret:

«En las tierras que se estienden al sur del canal Beagle pueden distinguirse tres grupos o archipiélagos bien determinados: el de las islas Hoste, Gordon, Navarino, Picton, Lenox y Nueva y otras al oriente, y por el último el de las islas Wollaston con las Hermitas al sureste».

«Las islas Hoste y Gordon son de grandes dimensiones, pero cortadas de tal manera por canales y galpones que en realidad están constituidas por innumerables penínsulas, soldadas unas con otras por estrechos istmos. Crúzanlas en todas direcciones montañas nevadas que dejan entre sí rara vez valles de mediana consideracion; la vejetacion es escasa y los bosques raquíticos y pobres; no hai rios ni esteros, solo arroyos que se desprenden de las nieves para caer inmediatamente al mar. En los faldeos orientales se encuentran algunas pequeñas pampas pastosas. Contienen puertos escelentes, con buenos y abrigados tenederos».

«El tercer grupo, las islas Wollaston y Hermitas, es continuacion orográfica del anterior y la descripcion hecha se le aplica exactamente».

«El grupo de las islas Navarino, Picton, Nueva y Lenox ofrece un aspecto enteramente diverso del de las anteriores; hai montañas altas de 3 a 4,000 piés, pero tambien anchos valles, colinas de moderada altura y pastosas llanuras, y al abrigo de

Digitized by Google

las tierras altas del occidente, prospera una rica vejetacion y bien poblados bosques de escelentes maderas. Hai aquí campos para la ganadería y para la agricultura».

«La Navarino es la mayor del grupo; al sur del canal de Beagle solo cede en dimensiones a la Hoste. Mide 40 millas de este a oeste, con un ancho como de 20. Por su costa setentrional corre un cordon de cordillera nevada de 3 a 4,000 piés, cuyas últimas ramificaciones al oriente van a morir cerca del Puerto Toro. Otras montañas la cortan en diversas direcciones, particularmente en la parte occidental, pero dejando entre ellas espaciosos valles bañados por rios de algun caudal y lagos considerables. En el resto la cubren cerros y colinas de poca elevacion con faldas y quebradas boscosas. En las cimas los árboles son escasos, pero el pasto abunda. Hácia el sur, desde Punta Guanaco al norte, corre una estensa llanura que trae a la memoria las pampas patagónicas».

«Picton y Nueva tienen cada una de ellas una superficie de 80 a 100 kilómetros cuadrados; Lenox es algo mayor. En las tres hai algun bosque y al parecer campos pastosos. Lenox tiene toda la apariencia de un antiguo volcan hoi apagado, cuyo cráter determinan los accidentes de la montaña que domina la isla desde su medianía».

«La isla Navarino por sus dimensiones, su topografía, situacion y jeografía y condiciones de su naturaleza, está llamada a ser el núcleo agrícola y comercial de la rejion y en ella debe fundarse la nueva colonia».

«En circunstancias ordinarias, atendiendo solo a los elementos naturales del suelo y a la exelencia de los puertos, hubiera escojido uno en la costa setentrional de la isla, dentro del canal Beagle, pues se encuentran en esa parte los mejores bosques y se abre allí un valle por el cual podria quizás penetrarse al interior de la isla. Pero la colonia está principalmente llamada a servir de centro al comercio y movimiento orijinado por la industria del oro, y ésta se desarrolla especialmente al sur de Navarino y en las islas Lenox y Nueva. Debia, por lo tanto, ubicarse de tal modo que, llenado este fin, poseyera al mismo tiempo los recursos naturales necesarios a su desarrollo y prosperidad futura. En la costa meridional no existen puertos

Digitized by Google

favorables, y los que se encuentran al occidente no tienen comunicacion fácil con el resto de la isla, que es ahí mui montañosa. Al oriente solo hai uno que, aunque pequeño, es mui abrigado: puerto Toro, al norte del cabo Rees de la carta inglesa, en 55° 5' 32" de latitud y 77° 6' 10" de lonjitud, segun las observaciones de la *Magallanes*. Este fué el escojido para la nueva poblacion».

«Puerto Toro se halla en la bahía Oglanders, formada por las islas Nueva, Lenox, Picton y costa oriental de Navarino; se abre al este entre dos puntas distantes una de otra como media milla; su saco mide otro tanto. El tenedero es bueno y perfectamente abrigado contra todo viento y marejada. Hai en el fondo dos pequeñas caletas que ofrecen escelente fondeadero a las goletas, con desplayos arenosos y un riachuelo. El terreno es accidentado y boscoso, pero los cerros no son mui altos, la apertura de vías de comunicacion hácia el norte, sur e interior de la isla, no ofreceria gran dificultad».

«Las distancias desde Toro son las siguientes: Lenox, 10 millas; Picton, 4; Nueva, 16; Wollaston, 35; Punta Arenas, via canal Magdalena, 290; cabo de Hornos, 55».

Elejido ya el puerto, los elementos de la *Magallanes* se pusieron en actitud para desembarcar los materiales que deberian servir de base a la nueva colonia y los policiales y trabajadores que debian desmontar el bosque y empezar la construccion de una casa.

El 4 llegaron dos goletas de Lenox y de Ushuaia, cuyos dueños solicitaron inmediatamente algunos terrenos para construir y trasladar al nuevo punto sus negocios. Despues llegaron dos mas con igual intento.

El 10 se dirijió la *Magallanes* a Lenox con el objeto de visitar los terrenos auríferos. Hé aquí cómo los describe el señor Señoret en su informe: «Al fondo de una ensenada casi semicircular, como de 700 a 800 metros de diámetro, al pié de barrancos de 25 a 30 metros, corre una playa arenosa que medirá 1,000 metros de desarrollo por 50 de ancho. En su estremidad meridional se divisan multitud de carpas y ranchos hechos de ramas y musgo. Toda la playa, al pié de los barrancos, está revuelta en todos sentidos y es casi intransitable por los monto-

Digitized by Google

nes de arena y pedragullo y por los heridos para la esplotacion. Este terreno ha sido ya mui esplotado. Calculamos de 300 a 400 los mineros que hai en esas playas y otro número igual está repartido en la isla. Estaban contentos, no habia mucho oro, pero sí lo bastante para hacer un buen negocio. Ninguno quiso abandonar los lavaderos».

«No es posible poner en duda la riqueza aurífera de Lenox. La abundancia portentosa que hizo la fortuna de los primeros esploradores y los que siguieron en 1891 y comienzos de 1892, ha disminuido estraordinariamente; *pero la estension de los yacimientos mas o ménos ricos es considerable.* El descubrimiento se hizo por casualidad en 1886, por un bote empujado por los vientos y corrientes contrarios. Al principio sacaban el oro por paladas o cucharadas y despues en menor cantidad, y ahora mismo los relaves tienen mucho metal. El sistema de amalgamacion ha sido poco ensayado. Esplotados estos yacimientos de una manera científica darian mui buenos beneficios. Durante la época de mayor auje se puede calcular el rendimiento con el sistema rudimentario empleado en un kilógramo por metro cúbico, cifra que no se acerca a la verdad, pues se abandona mucho metal fino en guijarros. Se ha disminuido la cantidad de oro pero existe en Lenox, Navarino, Nueva y otras».

«Así se ha dado el primer paso para abrir al comercio y a la industria la rejion del sur del canal Beagle; los lavaderos de oro y una directa proteccion del gobierno, unido a las leyes liberales de colonizacion, hará lo restante. Conviene por de pronto facilitar las comunicaciones regulares con Punta Arenas, subvencionando un vapor con tarifas bajas para carga y pasajeros. *El nombramiento de una comision científica que estudiara los recursos naturales del territorio*, es tambien otra de las medidas cuya utilidad se imponen».

«La rejion de las islas australes ofrece los elementos necesarios para su inmediata colonizacion; sus condiciones agrícolas e industriales son mui semejantes a las de Punta Arenas, y la ganadería prosperará allí tan bien como en el estrecho. Los yacimientos auríferos son abundantes, si bien repartidos mui caprichosamente, lo que esplica las opiniones contradictorias. Esa distribucion conviene al sistema actual de esplotacion y

Digitized by Google

solo despues de sérias investigaciones podria saberse si se obtendrian buenos frutos con grandes establecimientos. En todo caso, tal como se hace, es un poderoso impulso para poblar aquellos lugares, no ha mucho tiempo desiertos, y para dar vida a otras industrias».

Tal es el resúmen del viaje practicado por el capitan Señoret a las islas australes, estractado del informe que aquel distinguido funcionario dirijiera al ministro de Relaciones Esteriores y de Colonizacion, don Isidoro Errázuriz, con fecha de 26 de noviembre de 1892 y publicado en la Memoria del ramo correspondiente a ese año.

LXXX Espedicion, del capitan Wilson (1894)

A fines del año 1894, fué comisionado el capitan de fragata don Arturo L. Wilson, para que formara un derrotero del estrecho de Magallanes, esplorara el archipiélago de Reina Adelaida y practicara otros trabajos hidrográficos de marcado interes para la navegacion de los mares australes.

En cumplimiento de esta comision, el capitan Wilson se trasladó a Punta Arenas, y se dirijió en el vapor *Toro* a desempeñar la primera parte de su cometido, a mediados del mes de noviembre de aquel año. Reconoció las costas del estrecho y sus diversos accidentes hidrográficos, haciendo valizamientos, estudiando los lugares mas a propósito para continuar la obra comenzada por el gobierno de Chile de iluminar aquel pasaje marítimo, así como el punto mas adecuado para establecer una estacion carbonífera para el uso de las naves de la escuadra chilena.

Terminados estos trabajos, el capitan Wilson hizo rumbo al archipiélago de la Reina Adelaida, estudiando las costas y canales desde la isla Westminster hasta el estrecho Nelson, entrando por el canal cuyo curso comienza en el estrecho de Magallanes, entre la citada isla y el cabo Parker, canal que se interna hácia el norte en una estension de 62 millas, hasta unirse con el Nelson, al oeste de la isla Rennell. En todo este trayecto formó el derrotero de todos los canales y estrechos, hasta los del grupo de Cuarenta Dias, describiendo puertos, ensenadas, esteros, etc., tarea que lo demoró casi todo el mes de diciembre.

Digitized by Google

En seguida se dirijió a la costa sur del estrecho de Magallanes para levantar el plano del puerto Porvenir en la Tierra del Fuego, así como la punta y el bajo cercano a la isla Magdalena en donde naufragó el vapor *Atlantique.*

Concluidas estas tareas, regresó al norte a dar cuenta de su cometido. En el *Anuario Hidrográfico*, tomo XI, se inserta la memoria que con este motivo pasó al Comandante Jeneral de Marina.

Los trabajos practicados por el capitan Wilson pueden estimarse como el complemento del viaje efectuado en el archipiélago de la Reina Adelaida por la corbeta *Magallanes* en el año de 1893.

LXXXI Espedicion, del doctor Nordenskjold (1896-1897)

Aquí debemos referirnos a una importante esploracion de carácter esencialmente científico, verificada en la temporada veraniega de 1896-97 por el profesor de jeolojía de la Universidad de Upsala (Suecia), Dr. Otto Nordenskjöld que a fines del primero de los años citados, vino a Chile con el objeto de recorrer la Patagonia austral y la Tierra del Fuego y el archipiélago de Shetland, para lo cual solicitó de nuestro gobierno la cañonera *Magallanes.* No habiendo podido obtener esto último, se dirijió al sur para espedicionar por tierra. El resultado de su esploracion puede verse en resúmen en el siguiente estracto de una carta que se sirvió dirijirnos desde Buenos Aires con fecha 5 de marzo de 1897.

Posteriormente publicó el doctor Nordenskjöld una relaccion sobre esta espedicion, que ha sido justamente apreciada en los centros científicos europeos. y en la que trata especialmente de la jeolojía de la rejion austral.

La carta a que nos hemos referido dice así en su parte pertinente:

«El primer viaje, que duró cerca de dos meses y medio, lo hice en la Patagonia austral, entre el estrecho de Magallanes y el rio Coile, quedando bastante tiempo en el valle del rio Gallegos, que recien principia a poblarse y toma, segun parece, un gran porvenir para la crianza de ovejas».

«Un interes mayor tenia el estudio de las rejiones mas occi-

Digitized by Google

dentales, vecinas al canal de la Ultima Esperanza. En la rejion situada al norte de dicho canal, encontré un gran número de lagunas, varias bastante grandes, situadas en la falda oriental de la cordillera, que desagnan sin embargo en el Pacífico por un rio ancho y caudaloso, descubierto por primera vez por el esplorador chileno Serrano».

«Pude hacer en esa rejion varios estudios interesantes, por ejemplo, sobre el oríjen de estas lagunas, que, así como el suelo mismo, se deben a los estensos ventisqueros que antiguamente deben haber cubierto toda esa rejion».

«Hice tambien otra escursion interesante, tratando de penetrar por la cordillera hasta la ensenada de Peel, que hace entrar el Pacífico hasta una larga distancia en el continente. No me fué posible realizar mi intento, porque me lo impidió un rio ancho que encontré en mi camino y que no pude pasar a caballo. Siguiendo mi ruta por la orilla norte de ese rio, llegamos a una laguna grande, cubierta de trozos de hielo flotantes. En esa laguna encontré un ventisquero inmenso. No era posible pasarlo a pié por las rasgaduras y por la estructura del hielo, que tiene mas semejanza con el *Ice-cap* de Groenlandia que con los ventisqueros regulares».

«Otra escursion importante hice a la cordillera de los Baguales con sus curiosísimos picos cubiertos de nieves eternas».

«Vuelto a Punta Arenas, tuve oportunidad de hacer un viaje a la Tierra del Fuego en el escampavía *Cóndor*. Entre los descubrimientos nuevos que he hecho se encuentra el del cráter de un volcan estinguido cerca del camino entre Porvenir y bahía Inútil, al sur del estrecho de Magallanes».

«Tambien pude continuar el estudio de la raza fueguina de indíjenas onas, que tanto interes ha despertado últimamente. Todo hace creer que aun no es demasiado tarde para civilizarlos, impidiéndoles la vida nómade que llevan. Quizás lo mejor seria internarlos en la isla Dawson».

Otras espediciones parciales
(1843-1900)

Desde la ocupacion real del estrecho de Magallanes por fuerzas nacionales, o mas bien dicho, desde que imperan en él directa y eficazmente las autoridades de la República, hasta hace

Digitized by Google

pocos años, ha sido casi norma invariable de procedimiento en la direccion de la marina, de tener al servicio de la colonia de Punta Arenas uno o mas vapores o buques de guerra que, al par de servir para su resguardo y para auxiliar la navegacion en aquellos mares, han sido constantemente encargados de espediciones, reconocimientos o esploraciones en esas aguas, en las islas y archipiélagos, y destacados aun sus oficiales en el continente.

Seria menester un volúmen especial para dar cuenta de los diversos trabajos ejecutados por los marinos chilenos o por los comisionados del gobierno en la rejion austral, ademas de los que hemos venido examinando a la lijera al través de las espediciones mas o menos de carácter jeneral que se han llevado a cabo en dicha rejion.

Estudios de canales o tramos de costa, levantamientos de planos de puertos y fondeaderos, esploraciones de rios y valles, ejecutados por marinos chilenos u hombres de ciencia, existen muchos, tan variados como interesantes, que han venido a desvirtuar grandes errores, a rectificar cartas y planos estranjeros y a acumular estudios indispensables para el conocimiento jeográfico e hidrográfico de nuestro pais.

Principalmente en los últimos años, estos estudios han aumentado de un modo considerable. No ha habido casi un solo buque de la armada que no haya prestado su continjente al reconocimiento de la rejion austral, desempeñando las mas variadas comisiones hidrográficas y distribuyendo su personal en trabajos de la mas diversa índole, pero tendentes todos a dichos estudios o al progreso del territorio de Magallanes.

Es cierto que estos trabajos no se han realizado en cumplimiento de un plan metódico y bien elaborado para unir los estudios hechos y llegar en un tiempo mas o menos largo a tener un levantamiento jeneral de la rejion austral, pues han debido verificarse, en muchos casos, para satisfacer necesidades del momento o en desempeño de comisiones especiales de interes meramente administrativo, pero todos ellos han tendido al mejor conocimiento de la rejion de que nos ocupamos.

Ahora mismo, en los primeros meses del presente año, el crucero *Presidente Pinto* ha realizado una serie de trabajos de la

Digitized by Google

índole de los que nos ocupamos, y que vamos a reseñar a la lijera, para demostrár la verdad de nuestro aserto y para manifestar cómo seria difícil recordar aquí la multitud de trabajos de la misma especie realizados por las naves de la República en el sur durante los últimos años.

Dicho crucero fué comisionado para practicar un reconocimiento de la isla Huamblin, a fin de saber si seria apta para establecer en ella un presidio; para reconocer un fondeadero apto en los canales que sirviera como punto para establecer en él un depósito de carbon; y para buscar el peligro en que habia chocado el *Angamos* en el estrecho de Magallanes, en el mes de agosto de 1899, entre la isla de Cárlos III y el cabo Gallant.

En desempeño de esta comision, el crucero *Presidente Pinto* zarpó de Talcahuano el 22 de enero de 1900, en demanda del puerto de Ancud, en donde surjió el 24; y el 27 fondeaba cerca de la Punta Sur de la isla de Huamblin o del Socorro, la mas occidental del archipiélago de los Chonos. La isla fué esplorada y levantadas sus costas, llegando al resultado: «que es apropiada para el cultivo y crianza de ganado bovino, lanar y porcino; pero es preciso desboscar y preparar el terreno préviamente. La isla es abordable en cualquiera época del año. Se presta para establecer una colonia penal por tener una buena tierra vejetal, agua abundante y superficie necesaria para los cultivos y crianzas en proporciones suficientes para el objeto». Tal es la opinion del comandante del crucero *Presidente Pinto* en su informe sobre los trabajos realizados en aquella isla.

El 21 de febrero, una vez concluidos esos trabajos, el *Pinto* se dirijió al golfo de Penas y canal Messier, reconociendo bahía Eden y el tramo norte del paso del Indio, ligándolo a puntos determinados y fijos del plano ingles, haciendo sondajes en el canal y levantando el plano de puerto Lewel, frente a Eden.

Realizada esta tarea, el *Pinto* zarpó el 3 de febrero para Puerto Bueno y bahía Muñoz Gamero, cuyo plano debia levantar para saber si era posible establecer en ella el depósito de carbon. El comandante del buque reconoció la exelencia del fondeadero para el objeto indicado y así lo recomienda a la Direccion de la Armada, pues él importaria «una gran economía para los buques que periódicamente se comisionan a los canales

Digitized by Google

Messier». Allí se obtendria el carbon necesario sin tener necesidad de ir a buscarlo a Punta Arenas.

Por fin, el 10 de marzo, se dirijió el *Pinto* al estrecho para buscar el peligro donde chocó el *Angamos*, cuya parte del informe no se ha publicado.

En este mismo año la cañonera *Pilcomayo* ha practicado importantes estudios hidrográficos en la boca del estero de Coman, a las órdenes del capitan de fragata don Roberto Maldonado, que han permitido modificar esencialmente los planos hidrográficos de esa rejion levantados anteriormente.

Segun los estudios del capitan Maldonado, se ha podido ver que el estuario de Coman se interna diez millas mas de lo que se creia, y su direccion es de norte a sur, miéntras que algunas cartas anteriores le daban la direccion de noroeste a suroeste. El fondo del estero de Coman es de 500 metros y posee varios fondeaderos importantes. Otro de los descubrimientos hechos por el capitan Maldonado es que el rio Bodudagüe que desemboca en el estero de Coman, nace del lago Jorje Montt o de alguno de los que lo rodean.

Por esta rápida reseña de las espediciones del *Pinto* y de la *Pilcomayo*, se comprenderá la estension y la clase de trabajos que desempeñan constantemente los buques de la armada en los mares australes, y cuyo detalle seria largo dar en este libro. Esto puede ser materia de trabajos posteriores para coordinar los estudios hechos hasta el presente y elaborar el plan de trabajos futuros, a fin de unir los levantamientos y esploraciones verificadas, y formar así el plano jeneral de la rejion austral.

Los trabajos de las comisiones de límites (1884-1900)

Ya hemos dado cuenta de los trabajos realizados por los señores Serrano Montaner y Bertrand en 1884 y 1885 que, ademas de otros objetivos, tuvieron tambien el reconocer la línea del *divortium aquarum*, que segun el tratado de 1881 con la República Arjentina, separa a ambos paises desde el estremo norte hasta el paralelo de 52°.

En esos trabajos se reconocieron los terrenos que nos dejaban los tratados en el valle del Palena y en el sur de aquel paralelo

Digitized by Google

así como al occidente de la divisoria de aguas en la Patagonia austral.

En 1888, el capitan de corbeta don Arturo Wilson, al mando de la *Magallanes*, practicó un reconocimiento de la rejion en que debia pasar el meridiano de los 68° 34' en la Tierra del Fuego, a la altura de la bahía de San Sebastian, a fin de determinar en el terreno el trazado de ese meridiano. Ya hemos dicho en la Introduccion que el resultado de esa espedicion fué el descubrimiento importantísimo de que ese meridiano cortaba aquella bahía dejando su fondo al occidente, o sea, de parte de Chile.

A fines de ese mismo año, el capitan de fragata don Ramon Serrano Montaner, fué comisionado para reconocer la rejion del pais a inmediaciones del paralelo de 52°, donde los arjentinos pretendian puertos en el Pacífico, o sea, en el seno de la Ultima Esperanza. El resultado de este estudio demostró «que la cordillera de los Andes no se interrumpe en el continente a la altura de ese paralelo, y que continúa sin interrupcion, aunque que con poca altura, hasta mucho mas al sur del paralelo de los 52°, dividiendo siempre en el continente las aguas chilenas de las arjentinas...»

De uno y otro trabajo se levantaron planos y se pasaron memorias que han permanecido reservadas y de las cuales solo últimamente se ha podido tener conocimiento de ellas.

En ese mismo, el capitan de fragata don Adolfo Rodriguez, al mando del escampavía *Toro*, practicó tambien un estudio concienzudo del canal Backer.

Posteriormente a aquellos trabajos, se han realizado otros mui notables en aquellas aguas por los buques de la armada; y en la Patagonia, no solo por las comisiones de límites y marinos chilenos, sino por esploradores estranjeros al servicio de nuestro pais. La mayor parte de ellos son de una época mui reciente, del año 1894 hasta el presente, encontrándose casi completamente inéditos o reservados los estudios hechos en los dos últimos años.

El oríjen de estos estudios y esploraciones ha sido la grave diverjencia existente entre Chile y la República Arjentina para fijar la línea divisoria entre ambos paises en conformidad con el tratado de 1881, que es entendido de una manera diametral-

Digitized by Google

mente opuesta por los dos gobiernos y cuya disidencia está sometida al arbitraje de S. M. B.

Esa diverjencia nace del desconocimiento en que se halla hasta el presente la mayor parte de la rejion del sur, principalmente desde el paralelo de 30° hasta el de 52°, o sea la rejion de los lagos y de las nacientes de los rios patagónicos. Pudo descartarse del debate los oríjenes del Bio-Bio y del Tolten, pero no así los del rio Valdivia, desde cuya rejion al sur del paralelo de 40°, o sea donde está situado el valle y lago del Lacar, empieza realmente la diverjencia sometida al arbitraje.

Nuestras comisiones de límites, marinos, hombres de ciencia estranjeros al servicio del pais y aun publicistas, han recorrido y reconocido perfectamente esa rejion para sostener nuestros derechos con pleno conocimiento de causa. Otro tanto puede decirse, aunque los estudios hechos no sean tan completos en las nacientes y curso de los rios Manso, Puelo, Riñihué, Futaleufu o Yelcho, Corcovado, Palena, Cisnes, Aysen y Huemules. Desde este punto, o sea desde los 46° hasta los 52°, los estudios no han sido sino preliminares, pero han arrojado la luz suficiente para saber a qué atenerse en el desagüe de los lagos de esa rejion y en el reconocimiento de los rios que desembocan en el Pacífico.

Las esploraciones practicadas por los señores Fischer, Steffen, Stange y Krüger, al servicio de nuestras comisiones de límites, son de una importancia innegable.

El señor Fischer tiene un plano y un informe del Palena que arroja mucha luz sobre esa hoya hidrográfica, así como otros estudios de toda la rejion patagónica que ha recorrido desde el lago Nahuelhuapi hasta el estrecho de Magallanes, incorporando su nombre a la lista de los mas audaces e intelijentes esploradores de dicha zona.

Los señores Pablo Stange y Pablo Krüger han hecho una esploracion en el año 1897 en los rios Riñihué y Futaleufu, de la cual queda un plano y un informe mui detallado. El señor Krüger ha esplorado tambien el Corcovado y posteriormente ha hecho nuevos estudios del rio Yelcho, que han permitido a los ayudantes de la comision de límites en esos lugares, empezar la apertura de un camino que en breve llegará hasta los oríjenes de dicho rio.

Digitized by Google

Pero indudablemente el señor Juan Steffen ha sido el esplorador mas preparado y mas tesonero e intelijente que ha tenido la Patagonia occidental. El señor Steffen ha hecho siete espediciones reconociendo toda la rejion del Puelo, del Manso, del Aysen, Cisnes y Huemules, del estero y rio Backer, etc. Sus planos y memorias denotan un espíritu científico y un jeógrafo tan amante de la verdad y tan honrado que ya se tiene adquirido un puesto honroso entre los esploradores modernos.

El ilustrado marino don Alberto Fuentes verificó en los primeros meses del año 1897, una interesante espedicion a los rios patagónicos. Salió de Punta Arenas el 17 de marzo de aquel año hácia el norte con direccion al lago Santa Cruz. El 24 cruzó el rio Gallegos y el 27 llegó a inmediaciones del seno de Ultima Esperanza, empezando desde ahí el estudio de los rios patagónicos; reconociendo el rio de los Tres Pasos, formado por la union de tres esteros que tienen su oríjen en las cordilleras de Latorre y de Dorotea y desaguan en los canales de Smith por el seno ya citado.

El 29 atravesó el rio Bagual, que tiene su oríjen en la cordillera de los Baguales y aumenta sus aguas con la de los rios China y Vizcacho, desembocando en el Pacífico. El 1.° de abril cruzó las sierras de los Baguales a una altura de 1,100 metros con una temperatura 6° bajo cero a las 4. 30 de la tarde, continuando la marcha en medio de una tupida nevada.

El dia 4 avistó el lago Santa Cruz de donde nace el rio de su nombre, que desemboca en el Atlántico. Allí se encontró con el rancho de los señores Game Kattler, concesionarios del gobierno arjentino y poseedores de algunos miles de ganado menor, quienes han buscado infructuosamente una salida de sus productos hácia los canales patagónicos, a fin de evitarse los 13 dias, que para conducirlos en carreta, necesitan hasta llegar al puerto de Santa Cruz. El señor Fuentes cree que tampoco existe un paso en ese punto para llegar al Pacífico, a pesar de que varios jeógrafos estiman lo contrario, sin descubrirlo hasta el presente.

En vista de este resultado, el señor Fuentes regresó al seno de Ultima Esperanza el 13 de abril, en donde encontró el escampavía *Cóndor* que lo condujo al estero de San Andres y en cuya bahía encontró el escampavía *Huemul*. Tanto las comisio-

Digitized by Google

nes del *Cóndor* y del *Huemul* que fueron destacadas para buscar la espedicion Fuentes a través de los cerros cubiertos de nieve, creen igualmente que no hai paso para las faldas orientales de la cordillera, lo que hace afirmar a dicho marino «que no existe comunicacion alguna por medio de rio o estero entre el lago Santa Cruz y el seno de San Andres en los canales de la Patagonia occidental».

Estando mui avanzada la estacion para reconocer el rio o rios que desaguan en el estero Backer, que tambien se habia recomendado reconocer al señor Fuentes, resolvió regresar a Punta Arenas en el *Huemul*, a donde llegó el 25 del mismo mes, dando por terminada su espedicion.

El 24 de octubre del año 1899 se trasladó a Puerto Montt el injeniero don Ricardo 2.° Mitchel, llevando la comision de esplorar las rejiones que atraviesa el rio Pascua ántes de vaciar sus aguas en el canal Backer. El rio Pascua, que es bastante caudaloso, habia sido reconocido en una estension limitada sin que se supiera de una manera fija el lugar de su nacimiento (17).

Concluidos los preparativos necesarios para emprender la esploracion, partió el señor Mitchel el 24 de octubre a la desembocadura de aquel rio, iniciando el mismo dia un penoso viaje por sus riberas, luchando con las inclemencias del tiempo y con los accidentes del terreno, que dificultaban su marcha a cada paso. La travesía de los noventa kilómetros de desarrollo que tiene el rio Pascua, pudo hacerla en bote en una tercera parte, teniendo que recorrer a pié los sesenta kilómetros restantes.

Por los estudios practicados en el curso de la esploracion, el señor Mitchel pudo comprobar la feracidad de aquellos terrenos, que esconden verdadaderas riquezas en sus inmensos bosques, los que. para ser esplotados convenientemente, es necesario ponerlos al alcance del hombre abriendo vías de comunicacion que hagan fácil el acceso hasta ellos.

La comision del canal Backer llevaba instrucciones especiales para fijar de una manera definitiva el orijen del rio Pascua que, como decíamos anteriormente, habia sido reconocido en una estension limitada que hacia solo conjeturar el lugar de su nacimiento. Continuando su viaje por las márjenes del rio, que están

(17) Datos publicados en el diario La Lei de Santiago.

Digitized by Google

cubiertas en una gran estension por selvas casi impenetrables, arribó al lago San Martin, despues de recorrer noventa kilómetros, descubriendo en ese lago el oríjen del Pascua.

Terminada esa esploracion y despues de concluir las anotaciones en sus planos, se dirijió la comision al rio Bravo, cuya esploracion debia tambien efectuar en cumplimiento de las instrucciones que se le habian impartido. Este rio desemboca, como el anterior, en el canal Backer. Su desarrollo es de ciento sesenta kilómetros, casi el doble que el rio Pascua. Las rejiones que atraviesa están cubiertas de bosques y matorrales completamente vírjenes. En esta esploracion se procedió a la inversa que en la de Pascua, pues habiéndose iniciado ésta desde la desembocadura del rio a su nacimiento, la del rio Bravo principió desde su nacimiento hasta su desembocadura.

Iniciado el viaje de esploracion hasta el kilómetro veintidos, encontró el señor Mitchel que en ese punto se dividia el Bravo en dos brazos, uno que seguia direccion a la costa y otro se bifurcaba hácia el sur. Reconoció este último brazo ántes de proseguir su esploracion y le dió el nombre de Año Nuevo, por haberlo descubierto el 1.° de enero del presente año. El rio Año Nuevo desemboca tambien en el canal Backer y en su curso recorre lugares montañosos y accidentados. Prosiguiendo el reconocimiento del rio Bravo, llegó a su desembocadura despues de haber estudiado detenidamente las rejiones circunvecinas.

Cree el señor Mitchel que no hai grandes dificultades que vencer para llevar a efecto la construccion de caminos, y que estos son indispensables para poblar aquellas fértiles campiñas y para esplotar las maderas de aquellos bosques seculares.

En la temporada de 1899-1900, el injeniero de la comision de límites, señor Luis Bolados, acompañado del auxiliar, señor Leconte, esploró detenidamente la rejion comprendida entre los paralelos 49° 50'y 50° 15, o sea desde la ribera sur del lago Viedma (Quicharre en idioma patagon) hasta la ribera sur del lago Santa Cruz o Arjentino. De este a oeste, recorrió desde el rio Leona hasta la base de un inmenso ventisquero por cuya cima debe pasar la línea de límites chileno-arjentina (18).

(18) Datos publicados en EL MAGALLANES de Punta Arenas.

Digitized by Google

Esa rejion aparecia en los mapas o cartas jeográficas con la sola denominacion de «Pais montañoso».

Para llegar a ella hubo que atravesar en el bote de lona, que llevaba la sub-comision, el rio Santa Cruz, a la salida del gran lago del mismo nombre.

Siguió despues hácia el norte hasta cerca del lago Viedma, siempre por la ribera este del rio Leona—bautizado con ese nombre por el esplorador Moreno muchos años atras—en busca de un paso franqueable para el bote, el que se encontró mui cerca del lago Viedma. Ya desde ahí se entró en lo desconocido. Terreno húmedo y pantanoso en partes, con mucho pasto y tambien bosques en las cercanías de la cordillera. Se descubrieron dos grandes rios que fueron llamados de los Huemules y Robles, respectivamente, por hallarse muchos animales y árboles de esas especies.

Estos rios se desprenden de la cordillera y van a vaciar sus aguas en el lago Viedma. Otros chorrillos fueron tambien cruzados.

Ya al pié de la cordillera se encontraron los injenieros con un inmenso ventisquero infranqueable. Calcularon su anchura por el lado arjentino, donde se hallaba, en 20 kilómetros desde la base hasta la cúspide de la cordillera. Por el lado oeste de ligar hasta los canales de la Patagonia. Respecto a su estension, de norte a sur, abarcará quizás uno o dos grados de lonjitud. Es y será absolutamente infranqueable. Servirá de hito entre ámbas naciones.

Los injenieros pudieron ligar sus trabajos topográficos tanto por el norte con los del injeniero señor Soza Bruna, como por el sur con los del señor Donoso. Se han obtenido, pues, todos los datos topográficos para dibujar la carta de esa rejion. Los trabajos pueden considerarse terminados.

En esa misma temporada, el capitan de Injenieros, señor Barrios, agregado a la Comision de Límites, esploró la Patagonia al sur del cerro del Tronador, sus contrafuertes y rios cercanos, con el objeto de completar los estudios de los Andes que faltaban en esa parte (19).

El señor Barrios entró por la boca de Reloncaví, tomó por ruta

(19) Datos publicados en EL FERROCARRIL de Santiago.

Digitized by Google

conocida, entrando por el rio Valverde a la abrupta rejion del Tronador. Subiendo por la empinada ladera hasta 1,600 metros sobre el mar, el esplorador divisó un ancho valle al parecer practicable. Descendió y siguió por dicho valle hácia el este, abriéndose paso a machete entre el bosque compuesto de cedros y coihues, principalmente, y escasos alerces.

Uno de los primeros descubrimientos hechos en el valle fué el de los baños termales de *Vuriloche*. Están situados en una pequeña altura como a veinte metros de la ribera norte del rio Blanco, y en ellos se encuentran cuatro fuentes de las que brotan aguas a 23°, 28°, 34° y 52°, que enfriadas, se pueden beber. No obstante, la coloracion de las piedras cercanas indica que las aguas son calcáreas. Las dos fuentes mas calientes están como a cien metros de las dos mas frias.

El futuro establecimiento balneario de Vuriloche está colocado en sitio mui pintoresco. La selva vigorosa, la agreste ladera volcánica, el torrentoso rio Blanco, los ruidos sordos de la montaña reunen bellezas y contrastes superiores a toda ponderacion. Vénse a cada paso enormes bloques de granito hasta de 6 metros de diámetro, que los ventisqueros trasportaron al fondo del valle en las edades pasadas.

Los turistas harán frecuentemente la ascension del cerro hasta la altura alcanzada por el capitan Barrios (1,600 metros) y serán rudamente impresionados por un paisaje de cimas nevadas que se dilata hasta perderse de vista en un estenso horizonte. Contemplarán de cerca los ventisqueros que al resbalar por los flancos del Tronador, producen esos ruidos sordos y frecuentes, semejantes a truenos, que han dado nombre a la montaña.

Siguiendo hácia el este, el valle pasa bordeando el lago Mascardi por el norte, y en él se encuentra, de trecho en trecho, la huella del antiguo camino para mulas, que tanto se ha buscado. En cierta parte del valle se encontraron macheteadúras sobre alerce, que al parecer tendrán poco mas de cien años, y que pueden provenir de uno de los viajes del padre Menéndez. Un poco al norte del antiguo camino, separado por una altura, se encontró un nuevo lago que desagua en el Mascardi. El lago Juanito es mas largo que el Cayatué y poco mas angosto.

Terminado su trabajo, el señor Barrios se dirijió a Nahuel-

Digitized by Google

huapi y de ahí a Puerto Montt por el boquete Perez Rosales, como hemos dicho, dejando resuelto uno de los mas atrayentes problemas cordilleranos.

Vamos a terminar estas rápidas noticias de las últimas esploraciones practicadas en la Patagonia, suministradas a la prensa por los esploradores mismos, con los estudios hechos por el injeniero don Santiago Marin Vicuña, que abarcan una de las secciones menos conocidas de aquel dilatado territorio. (20)

El primer viaje que hizo el señor Marin Vicuña constituye una de las mas largas jornadas por tierra que se hayan hecho en Chile. Salió en noviembre de 1898 de Puerto Montt y llegó a Punta Arenas en junio de 1899, despues de recorrer la Patagonia a caballo, lo que significa haber atravesado una distancia de mas de *diez grados* de latitud.

En el segundo (noviembre de 1899 a abril de 1900), salió de Punta Arenas, se fué por mar hasta Puerto Consuelo (Seno de la Ultima Esperanza) y siguió a caballo hasta el lago de San Martin (latitud 49), de donde regresó por la misma ruta a Punta Arenas, despues de haber terminado sus levantamientos.

«Salimos de Puerto Montt, dice en su relacion el señor Marin Vicuña, el 28 de noviembre de 1898, y nos dirijimos a Puerto Varas, a orillas del pintoresco lago Llanquihue, el cual atravesamos en uno de los vaporcitos que sirven para su navegacion. Llegamos a la ensenada del Volcan al pié de los imponentes picos Osorno y Calbuco, y seguimos viaje a caballo hasta Petrohué, puerto del lago Todos los Santos. En Petrohué nos esperaba una lancha a vapor, y atravesamos el lago, para llegar a las casas de Widerholtz, en el puerto Peulla; remontamos el rio Peulla y llegamos a Casa Pangue, al pié de la cordillera de Nahuelhuapi. El 21 de diciembre pudimos pasar a pié la cordillera y llegar a Puerto Blest. Atravesamos a la vela, despues de doce horas de navegacion, el pintoresco lago Nahuelhuapi. En San Carlos de Nahuelhuapi nos esperaba una tropa de cien animales, caballos y mulas que debíamos utilizar en nuestras marchas y en el acarreo de víveres para una larga temporada. El 28 de

(20) Datos publicados en EL COQUIMBO de la Serena, que hemos correjido en pequeños errores de composicion, suprimiendo algunos detalles que no afectan el fondo de la relacion.

Digitized by Google

diciembre emprendíamos definitivamente la marcha al sur, al traves de esas enormes pampas y hermosos valles de la Patagonia, que el candor nunca ponderado de nuestra diplomacia, hubo de ceder a la Arjentina en 1881».

Estimo que una de las principales causas de la pérdida de la Patagonia boreal y la amenaza que tenemos hoi de perder la austral es el completo desconocimiento que nuestros hombres de gobierno tienen de su importancia y valor real. Este territorio, sobre todo el que hemos estudiado en sus detalles, desde el lago de Buenos Aires (latitud 46) hasta el lago San Martin (latitud 48), es solo conocido por los poquísimos injenieros de las comisiones de límites chilenas y arjentinas que hemos llegado hasta él, pues ahí no hai ni la mas remota noticia de que haya sido habitado, a pesar de que lo cruzan inmensos rios que alimentan valles de una vejetacion admirable».

«Darwin dice en sus Memorias que en la Patagonia hai solo unos cuatro acres de tierra cultivables y ni una pulgada donde el hombre civilizado pueda vivir. Vicuña Mackenna escribió tambien sobre ella un libro en el que la pinta con los colores mas fúnebres y desoladores. El ex-ministro arjentino, señor Zeballos, hace una descripcion no ménos desconsoladora, y don Diego Barros Arana nos cuenta en su Jeografia Física que en aquella inmensa rejion no existe sino la muerte y que los esploradores encuentran a las perdidas un hilito de agua para satisfacer su sed».

«Esta idea tan arraigada del ningun valor de la Patagonia, difundida por sabios que nunca han visitado esas rejiones, nos hicieron menospreciarla y despues abandonar nuestros derechos; y solo hoi, un poco tarde ya, sabemos que la Patagonia es rica como el mejor de los territorios, y que aquellos hilos de agua son imponentes rios que nos obligan muchas veces a vadearlos en lanchas».

«La Arjentina empieza ya a colonizarla, y hemos tenido oportunidad de admirar, entre otras, la estancia de los ingleses del Chubut, que han poblado los valles de Lelec, Cholila, Lepá, Esquel, Fofocabello y Pilcanilleo con no ménos de *cuarenta mil vacas*».

«¿Tendremos aquí necesidad de hablar de la colonia del 16 de Octubre que empiezan a esplotar los galeneces mediante conce-

Digitized by Google

siones arjentinas, a pesar de que está en terrenos perfectamente chilenos?»

«El 24 de enero de 1899 llegamos al lago Buenos Aires, uno de los mas estensos de la Patagonia, y visitamos la famosa desviacion hácia el Atlántico que hizo el Perito Moreno del rio Fénix; y por fin el 28, despues de dos meses de marcha, llegábamos al rio Jillo, punto inicial de nuestros trabajos de estudio de la línea del *divortium aquarum*».

«Trabajamos febrero, marzo y abril en estudiar la rejion comprendida entre este rio y las nacientes del Chico, o sea, como grado y medio de latitud, y el 25 de Abril, cuando ya el mal tiempo nos impedia todo trabajo, emprendimos viaje de regreso a Chile, via Punta Arenas, a donde llegamos el 28 de Mayo».

«Hai ahí preciosos y estensos valles y lagos que solo ahora se conocen. Ya me he referido al lago Buenos Aires, que se creia tributario del Atlántico; pues bien, la esploracion de Steffen, en 1899, probó que el mas boreal de los rios que desembocan en el Pacífico en el estuario Backer, es el propio desagüe del lago Buenos Aires».

«Debo tambien citar el lago Cochrane, de 75 kilómetros de largo, cuyo desagüe junta sus aguas con el rio Backer, para llegar al Pacífico; el lago Manuel Rodriguez, tributario del lago San Martin; el Burmeister, que constituye una de las nacientes del rio Chico y muchas otras lagunas de menor importancia que solo ahora empiezan a conocerse».

«Mas al sur está el San Martin, el lago mas pintoresco de la Patagonia, cuyo levantamiento me fué confiado este año y sobre el cual presenté una Memoria a la comision de límites. Este lago tiene un largo de mas de cien kilómetros y una forma mui caprichosa; es imposible contemplarlo en un solo cuerpo, pues donde ménos se imajina, detrás de cerros escarpadísimos, hai brazos de 20, 30, 40 y mas kilómetros; llegan hasta sus riberas, en algunas partes, imponentes ventisqueros, de los cuales, en dias de tempestad, se desprenden enormes bloques de nieve que navegan por meses de meses y que impelidos por los vientos llegan hasta las riberas orientales del lago. Su desagüe, que hasta hace poco se le creia tributario del Atlántico, es el rio Pascua, el mas austral de los rios que caen al canal Backer».

«Siguiendo al sur, todavía se llega a los lagos Viedma y Santa

Digitized by Google

Cruz, de unos 70 kilómetros de largo, que comunican entre sí por el rio de la Leona y desaguan al Atlántico por el caudaloso Santa Cruz».

«Despues, desde el cerro Palike se llega ya a la rejion chilena, que se empieza a poblar con ganados lanares y se llega por un camino labrado, hasta Puerto Consuelo. Desde aquí hai dos rutas para ir a Punta Arenas, una por mar, que hemos hecho dos veces, siguiendo por el canal de la Ultima Esperanza, canal de las Montañas, canal Smith y estrecho de Magallanes, y otra por tierra que he recorrido una vez, y que me permitió conocer y estimar el valor de los grandes criaderos de ovejas del Territorio de Magallanes».

«Hace unos 30 años un esplorador inglés, Munster, recorrió la Patagonia en la seccion cercana al Atlántico y dice en su precioso libro, no traducido aun al español, titulado «En casa de los Patagones», que los indios que le acompañaban le referian que, segun noticias, en los valles hácia el poniente habia miles de *baguales*, o sean animales salvajes de procedencia desconocida. Pues bien, nosotros hemos tenido oportunidad de constatar esta existencia: en el valle del rio Mayer (afluente del lago San Martin), en las nacientes del rio Yar, en el Chalia y hasta en la península que bautizamos con el nombre de Cancha Rayada del lago San Martin, hemos visto y perseguido innumerables vacunos de una alzada notable, que prueban, una vez por todas, las excelentes aptitudes de esas tierras para la crianza en grande escala».

«No quiero estenderme hablando del Territorio de Magallanes que empieza ya a ser conocído por sus famosas estancias de ovejas y sus riquezas incalculables; pero debo repetir que los terrenos de la Patagonia son tan buenos, sino mejores, que los de Magallanes».

Muchas otras espediciones importantísimas han verificado las comisiones de límites en la rejion austral, cuyas informaciones no se conocen o se mantienen reservadas. Con todas ellas y las ya publicadas se podria formar una compilacion por demas ilustrativa sobre la rejion austral.

Digitized by Google

CAPÍTULO XV

La jeografía de la rejion austral.

Estado actual de los conocimientos jeográficos de la rejion austral.—Necesidad de ampliar los estudios existentes sobre el territorio y la hidrografía marítima.—La rejion continental.—Las islas.—Los canales.—Apertura del istmo Ofqui.—Navegacion desde Chiloé hasta el Atlántico por canales.—La Sociedad Jeográfica.

Acumulados y convenientemente distribuidos los descubrimientos, esploraciones y estudios hechos en los viajes a la rejion austral, cuya síntesis cronolójica hemos creido hacer en los capítulos anteriores, se podria formar la jeografía e hidrografía de ella, al mismo tiempo que un exámen mas o ménos jeneral de las condiciones naturales del suelo y del mar, de la jeolojía, de la fauna y flora terrestre y marítima, de las razas indíjenas ya casi extinguidas, del clima, de la meteorolojía, etc., para tener así el estado actual de los conocimientos acerca del territorio de Magallanes y zona austral de Chile y del continente sudamericano.

Esta habria sido la resultante lójica de la síntesis hecha, a fin de verificar un estudio que cada dia que pasa se hace sentir mas, pues, sin conocer lo que ya se ha hecho, no es fácil formar el plan metódico de lo que queda por hacer, ni mucho ménos aplicar todas las enerjías y los anhelos de progreso al desenvolvimiento social, comercial e industrial de los territorios que constituyen la zona austral del pais.

Sin embargo, la índole especial del presente libro, encaminada a esponer materias de trabajos posteriores: a estimular el gusto de los particulares y el deber de los gobiernos para continuar las esploraciones jeográficas; a atraer la atencion nacional y estranjera hácia un territorio tan rico como despoblado; a indicar las obras públicas que deben construirse, las leyes y disposiciones que deben dictarse, las empresas que deben acometerse, impide entrar al detalle de la jeografía, de la hidrografía y demas elementos constitutivos de la rejion que nos ocupa.

Digitized by Google

Por otra parte, esta tarea es tan árdua como estensa, requiere trabajos especiales y algunos volúmenes, planos y cartas jenerales y parciales, para llevarla a efecto.

Los trabajos jeográficos hechos se hallan diseminados en numerosos libros y publicaciones de todo jénero, escritos en varios idiomas y cuya consulta es difícil y engorrosa. Algunos de ellos tratan de jeneralidades vagas e incompletas de la rejion, otros estudian partes determinadas de ella o materias circunscritas a cierto órden de ideas. En las notables jeografías universales, así como en los variados libros de viajes, se dá cuenta de esas jeneralidades; en otros libros se encuentran estudios especiales sobre hidrografía, clima, meteorolojía, botánica, etc., como los publicados por la comision científica francesa de la *Romanche*. En diarios, revistas y libros antiguos y modernos, estranjeros y nacionales, hai un arsenal tan numeroso como importante de datos y de estudios que es necesario coleccionar, distribuir, seleccionar y estractar para tener la resultante apetecida.

Fitz Roy y Darwin, que son los esploradores y hombres de ciencia que con mayor latitud han estudiado la rejion austral, poniendo al servicio de la jeografía, hidrografía, jeolojía, etnolojía, meteorolojía, climatolojía y demas ciencias naturales, un caudal considerable de observaciones y datos, no abarcan el estudio de todo el territorio que nos ocupa, y si bien el trabajo que ejecutaron es el mas acabado que exista, contiene, no obstante, errores trascendentales en las descripciones y en las cartas o planos levantados.

Los trabajos hechos al respecto en el pais adolecen de los mismos defectos. Gay y Pissis, que estudiaron con alguna detencion otras partes del territorio, desatendieron casi por completo la rejion del sur, no solo por el interes que existia en aquellos años por dedicar mayor estudio a las zonas central y minera, sino por el desden con que se miraba la estremidad austral de Chile.

Estos estudios, como los hechos posteriormente, no dan sino tales jeneralidades de dicha rejion, que apénas permiten formar idea acerca de ella; y si existe alguno de puntos determinados, es aun vago e incompleto.

De manera que seria menester reunir todos los elementos dispersos, hacer una compilacion metódica y ordenada de todo lo

Digitized by Google

existente en materia de jeografía, hidrografía y ciencias naturales de la rejion austral, descartando de todos ellos los errores que contengan, las vaguedades que a nada conducen, simplificando o estractando los estudios especiales, para tener una obra de conjunto completa sobre lo existente en la materia para el mejor conocimiento de la rejion y para formar el plan de los trabajos y estudios que deben ejecutarse en el futuro.

Otro tanto puede decirse de las cartas y planos terrestres y marítimos que hai sobre la Patagonia y Tierra del Fuego con sus islas y archipiélagos occidentales. Existen numerosas cartas antiguas y modernas, tanto jenerales como parciales, levantadas por marinos u hombres de ciencia estranjeros y nacionales, pero falta una carta de conjunto, que abarque todos los estudios hechos hasta el presente, diseminados en una serie de planos parciales, que permita apreciar la mas exacta situacion de todos los accidentes jeográficos e hidrográficos ya observados.

Las cartas del Almirantazgo inglés levantadas por Fitz Roy, que son de lo mas completo que haya y que constantemente se han ido modificando y completando con los estudios y esploraciones posteriores, adolecen, sin embargo, de errores jeográficos e hidrográficos de consideracion, como constantemente pueden apreciarlo los marinos dedicados a trabajos hidrográficos en los mares australes.

Hai pues necesidad de acometer con empeño y con método el trabajo indicado para llegar al resultado apetecido.

Años atrás se inició con éxito estraordinario la compilacion y conveniente anotacion de los documentos jeográficos e hidrográficos existentes, tarea a que estuvo dedicado con talento, constancia y laboriosidad, el infatigable ex-director de la Oficina Hidrográfica, don Francisco Vidal Gormaz, asociado de otros marinos, especialmente del malogrado jóven teniente don Ramon Guerrero Vergara, alcanzándose a publicar en el *Anuario* de dicha oficina, estudios mui interesantes acerca de los precursores y primeros descubridores y esploradores del estrecho de Magallanes, con prolijas observaciones históricas y náuticas de verdadera importancia para conocer el itinerario seguido por aquellos así como la marcha y desenvolvimiento de los estudios.

Refiriéndose a este trabajo, el señor Vidal Gormaz decia lo siguiente en la introduccion del *Anuario Hidrográfico* de 1879:

Digitized by Google

«Hallándose empeñado nuestro gobierno en adelantar la hidrografía del pais, mui especialmente en su parte austral, y como tales estudios habrán de durar por muchos años, aun cuando se trabaje incesantemente y con abundantes elementos, hemos creido de oportunidad recopilar los estudios y reconocimientos hechos por los primeros esploradores de las costas chilenas».

«Una recopilacion de todos los documentos que constituyen una base sólida para la historia de los progresos de la hidrografía de Chile, recopilacion bien discutida y compulsada, habrá de formar, por sí sola, una abundante fuente en que hallarán nuestros marinos copiosos datos y variadas observaciones que los ayuden en sus delicadas operaciones hidrográficas».

«Los escritos de los primitivos esploradores, cuando se les estudia con interes, ofrecen un gran caudal de luces; y los sufrimientos que hubieron de esperimentar en las procelosas costas australes durante sus taimadas tareas, presentan ejemplos admirables de constancia y provechosísimas lecciones a los que estamos llamados a sucederles en la tarea de adelantar el progreso de la jeografía de nuestra patria».

«Por otra parte, una coleccion metódica como la que hemos comenzado, y que pretendemos llevar a cabo concordando una con otra las diversas narraciones y cada una de ellas con los conocimientos modernos, hará conocer la marcha seguida en los estudios y la verdadera prioridad en la nomenclatura de los variados puntos del litoral. Esto permitirá esclarecer este caos que hoi existe y que hace tan engorroso el estudio de los documentos náuticos e históricos a la vista de las cartas modernas».

«La obra que emprendemos no es tan sencilla como podria parecer, pues hai que luchar necesariamente con mil dificultades. Nuestras bibliotecas públicas son pobres en manuscritos relativos a la materia que nos ocupa, y pobres así mismo la de nuestros eruditos, no obstante que muchos de ellos, al viajar por Europa y América, han podido repatriar, en copias bien compulsadas, las relaciones y diarios de algunos esploradores».

«Sin embargo, utilizando los pocos materiales que tenemos a nuestro alcance, tanto en viejos manuscritos como en reproducciones impresas de otros ya estraviados, diseñaremos el boceto de la hidrografía chilena».

Digitized by Google

«Por imperfecta que sea la obra comenzada, ella habrá de llenar en parte un vacío que se hace sentir entre nosotros, por cuanto habrá de facilitar investigaciones históricas hasta hoi descuidadas, y permitirá restituir a su verdadero valor hechos interpretados con lijereza exesiva».

Y el señor Vidal Gormaz concluia sus observaciones al respecto, diciendo:

«Chile, como se sabe, es esencialmente marítimo. Sus dilatadas costas australes, *apénas delineadas al presente*, exijen se las estudie con esmero, ya para señalar nuevos puertos que den abrigo a los navegantes, ya para hacer mas franca la navegacion de las rutas que se conocen y que aprovecha hoi la marina mercante, o buscar otras nuevas que permitan salvar los obstáculos de aquellas; ya por el natural deseo de adelantar los conocimientos de la jeografía en jeneral; ya, en fin, *como el mejor medio de conocer de qué son capaces las tierras magallánicas siempre desdeñadas con inconsciente pesimismo*».

«No ha mucho mirábamos con igual desden el desierto de Atacama y hasta las agrestes alturas de los Andes; pero el progreso de los estudios jeográficos y las investigaciones científicas que son propias de éstos, han dado una vez mas razon al aforismo latino: «*Dios y la naturaleza nada han hecho en vano*».

«¿Serán acaso un mero capricho y nada mas que un capricho de la naturaleza, los inestricables archipiélagos australes, sus estensos, seculares bosques, sus pesquerías abundantes, sus azulados ventisqueros?»

«Los Andes, con sus profundas depresiones, sus grandes rios, sus estuarios, ¿serán tambien otros tantos objetos sin objeto? Solo una obstinada obsecacion podria sostenerlo; y si hoi no les halláramos aplicacion inmediata, deberíamos buscar ésta para hacerlos útiles y provechosos».

Ciñéndose a este plan, nuestros marinos han practicado notables esploraciones, como a grandes rasgos lo hemos manifestado ya en el capítulo anterior, al mismo tiempo que el *Anuario Hidrográfico* ha ido publicando una série de trabajos, tanto nacionales como estranjeros, para dar a conocer y compilar los estudios que se hacen de la rejion austral, así como de todo el pais; pero al mismo tiempo que debemos reconocer la cantidad y la importancia de los trabajos hechos, debemos tambien recordar que

Digitized by Google

queda bastante por hacer, pues si existen muchos tramos de costas, puertos, bahías y fondeaderos levantados, así como costas y canales reconocidos, falta que unir todos esos trabajos con nuevos levantamientos y estudios que demandarán largos años de asídua labor.

Felizmente, los elemento con que ahora cuenta el pais son mucho mas abundantes en buques y en recursos de todo jénero para continuar la tarea con resultados mas propicios para la jeografía e hidrografía nacional. El personal de marina es tambien mas numeroso y mucha parte de él ya se ha distinguido y especializado en estudios hidrográficos.

Ademas, las comisiones de límites coabyuvan eficazmente a la esploracion y reconocimiento de la rejion patagónica de modo que se puede esperar, que en no lejano tiempo dejará de aparecer en los planos o cartas la fatídica palabra, *inesplorados*, con que se conocen la mayor parte de los terrenos situados al sur del paralelo 41° hasta el paralelo 52° entre el mar y la línea divisoria de aguas que los separa de la República Arjentina.

Hai conveniencia en apresurar esos estudios y esploraciones para que no queden por mas tiempo territorios tan estensos fuera de la actividad industrial y de la comunidad política y civilizadora del pais.

De los estudios practicados en las hoyas de los rios Petrohué, Cochamo, Manso, Puelo, Bodudahue, Reñihué, Yelcho, Corcovado, Palena, Cisnes, Aysen, Huemules y Backer, se deduce la existencia de valles importantes, estensos y ricos terrenos vejetales y grandes bosques de variadas maderas. Pero existen estensiones territoriales entre las hoyas de esos rios, especialmente entre el Aysen y el lago San Martin, o sea el paralelo de 49°, que es tambien donde alcanza la diverjencia mas notable las líneas periciales que se hallan en estudio ante el Arbitro ingles, sobre los cuales no se han hecho esploraciones de ningun jénero y en las que no han penetrado quizás mas que los caballos baguales y los pájaros del cielo.

Los injenieros de las comisiones de límites, o los esploradores que como Fischer, Steffen, Krüger y Stange, han seguido el curso a aquellos rios, están contestes en la importancia de sus hoyas hidrográficas y en la conveniencia de adelantar los estudios y esploraciones, a fin de que la jeografía de esa rejion no sea una

Digitized by Google

incógnita. Es una vergüenza para un pais civilizado y que cuenta con recursos suficientes para acometer trabajos de esta índole, que mantenga grandes estensiones territoriales en un estado absolutamente salvaje, en las que no solo no existen las primitivas industrias pastoriles, sino que aun no se conocen los accidentes mas rudimentarios de la jeografía.

Y esto que decimos de la parte continental indicada, se puede aplicar tambien, aunque en menor escala, a la rejion de los archipiélagos, islas y canales desde el golfo de Ancud hasta el cabo de Hornos. Existen islas completamente inesploradas, de las que solo se tiene un conocimiento imperfecto de sus contornos. Hai otras de las mas conocidas, pobladas, con industrias y con réjimen político establecido, que hasta ahora mismo son materia de estudios y de reconocimientos, como la grande isla Chiloé. Un buque de la armada, la *Pilcomayo*, al mando del capitan Maldonado, ha estado practicando en ella importantes estudios y levantando sus costas durante varios años, y parece que aun no está concluida la tarea.

Si esto pasa con Chiloé, ¿qué no sucederá con la infinidad de islas situadas al sur de ella?

Es útil tener una lista de las islas nominadas de la rejion austral, a la mayor parte de las cuales se pueden aplicar las reflexiones que hemos venido haciendo con relacion al desconocimiento de la rejion austral y a la necesidad de esplorarla y de levantar los planos de sus costas. Hé aquí esa lista en órden alfabético:

Las islas de la rejion austral.

Abra
Abtao
Acui
Adan
Adrich
Agnes
Alao
Alert
Amortajado
Angamos
Añehué
Año Nuevo
Apiao
Arbol Muerto (Dead Tree)
Armijen
Arragon
Arthur
Arturo
Asuncion
Auchilu
Aulen
Ayantao
Baily
Backer
Balmaceda
Barnevelt
Barranco
Basquet
Baverstock
Baine
Beagle
Bedwell
Beware
Big
Blaxland
Birch
Boca
Bonduca

Digitized by Google

Bone
Bonete
Borja Chica
Borja Grande
Boston
Breaksea
Brinkley
Burges
Burnt
Buta-Chauques
Button
Binoe
Biron
Cahuache
Caicué o Cochinos
Cailen
Cailin
Calbuco
Camel
Cambridge
Campana
Campbell
Camden
Canelo.
Canming
Capeahuapi
Caricura
Cárlos
Cárlos, islas de
Cárlos III
Cármen
Carolina
Carranza
Casilda
Castillo
Castro
Cat
Catalina
Cancalhué
Caullahuapi
Cavour
Cayetano
Cecil
Celery
Centinela
Centre
Ceres
Chaculay
Chaiffers
Chaigneau
Chaine
Chanee
Chanticler
Chapman
Charles
Chatham
Chaulin
Chaulinec
Chaullin
Chanquis
Chelin
Cheñiau
Chidhuapi
Child
Chiloé
Chinnock
Chope
Churrecué
Cinco Hermanos
Cirujano
Clarence
Clemente
Clio
Cloué
Cochi
Cochinos
Colita
Córdova
Corona
Contreras
Coughtry
Croft
Crossover
Culling
Cunningham
Cuptana
Cutter
Cutler
Daly
Dawson
Deceit
De la Huerta
Desertores
Diamante
Diana
Diaz
Diego Ramirez
Diegues
Division
Dolfin
Doña Sebastiana
Dos Canales
Dos Hermanas
Dos Picos
Dring
Drumond Hay
Duke de York
Dulce
Dulton
Eclipse
Eden
El Blanco
Emma
Englefield
Enjambre
Entrada
Entrance
Entry
Esperanza
Falgate
Fantome
Farquhard
Fernandez
Figueroa
Ficher
Fitz Roy
Fletcher
Focus
Foley
Francisco
Fricker
Garden
Gerd
Gilbert
Goicolea

Digitized by Google

Gorro de Quinchel
Grafton
Grant
Grave
Graves
Guaitecas
Guaiteca Grande
Guard
Guayaneco
Guia
Hanover
Hansa
Hazard
Henderson
Herminia
Hermita
Hernando
Herschel
Hiemcheo
Hills
Hind
Hocico de Caiman
Hope
Horn
Hoskins
Hoste
Huacanec
Huafo
Huamblin
Huapi Quilan
Huar
Huatimó
Huelmo
Humos
Hunter
Ilto
Imel
Inchemó
Inchin
Inocentes
Iris
Ipswich
Ipun
Isabel
Jacobo
James
Jane
Jones
Juan
Julia
Kempe
Kent
King
Kitt
Knorr
Laberinto
Lacao
Lado
Lagartija
Laitec
Lamarmora
Landfold
La Place
Latimer
Latitud
Lavinia
Leading
Lemu
Lemui
Lenox
Leones
Letreros
Lencayec
Liebre
Lin
Linlin
Linna
Little Bonet
Locos
London
Londondery
Lonex
Long
Low
Luz
Mabel
Machinqui
Madre de Dios
Magdalena
Magill
Mahuin
Maillen
Maine
Mala
Malaspina
Manchil
Marcacci
Mareus
Marimelis
Marinas
Marta
Mather
Matilde
Maxwell
May
Medio
Medio canal
Meidel
Melchor
Menchuan
Meninea
Merino
Meulin
Middle
Midhurts
Mike
Millard
Mitahues
Moat
Moncoll
Monmouth
Moraine
Moreton
Morgan
Mornington
Mortimer
Morton
Monat
Mulchey
Munoz
Mussel
Nalcayec
Nao
Nassau
Navarino

Digitized by Google

Nayahué
Negra
Newton
Noir
Norte
Nueva
O'Borten
Offing
Ollard
Orlebar
Ortiz
Otter
Packsaddle
Pajal
Palumbo
Pan de Azúcar
Parker
Parry
Pasaje
Paz
Peaked
Pengüin
Peñohué
Periagua
Pescetto
Petley
Piazzi
Picton
Pike
Pilot
Pipreb
Polmallehue
Pommer
Portland
Pounds
Prat
Prinz Henrich
Pritchard
Providencia
Puduhuapi
Puluqui
Purcell
Quarter Master (Contramaestre)
Quemada
Quenac
Quenu
Queullin (Cullin de la carta inglesa)
Quihua
Quinchao
Quiten
Raimahuel
Raimapu
Rameses
Rat
Recalada
Redbill
Redonda
Refujio
Rennell
Renouard
Rehone
Ricardo
Richards
Richardson
Riquelme
Robert
Rojas
Rómulo
Rosa
Rowlet
Ruperto
Salas
Sanchez
San Fernando
San Ildefonso
San Javier
San José
San Juan
San Pedro
Santa Ana
Santa Ines
Santa Magdalena
Santa Marta
Saumarez
Schweers
Scot
Scout
Scylla
Secretario Wren
Sentinel
Sentry
Serrano
Sesambre
Seimur
Shag
Shelter
Shoal
Sholl
Silva Renard
Simpson
Single Tree
Sir John Narborough
Sisters
Skyring
Socorro
Sombrerito
Sombrero
Sommer
Sparkes
Spencer
Sdider
Stella
Stewart
Stratford
Stublenkammer
Stud
Sugar Loaf
Tabon
Tac
Tamar
Tang
Tangbac
Tanqui
Tantil
Tenglo
Tenquehuen
Terhalten
Terran
Three Fanger
Thomas
Tierra del Fuego
Topar

Digitized by Google

Traiguen
Tránsito
Tree
Tres Picos
Tuamapu
Unit
Usborne
Vallenar
Vancouver
Verdes
Verdugo
Vereker
Vicente
Victoria
Vidal
Viel
Vince
Vitalia
Vivian
Vorposton
Wager
Wake
Wallace
Ward
Waterman
Week
Wellard
Wellington
Westoff
Westminster Hall
Wet
White Horse
Wickham
Williams
Wilson
Wingate
Wollaston
Wood
Yalax
Yañez
Yencouma
Zealous
Zeta

Islotes

Achalá
Adentro
Analao
Backer
Brown
Button
Caniao
Celery
Centro
Chagualin
Chinquiu
Connor
Cúpula
David
Direccion
Ellen
El Morro
Evanjelistas
Evouts
Fairnway
Francis
Green
Henry
Hoskin
Isquiliac
Knocker
Lambert
Lamencura
Linagua
Lintinao
Lobos
Los Cayes
Malliña
Matalqui
Moss
Nodales
Observatorio
Pan de Azúcar
Perch
Phipps
Puerta del Norte
Puerta del Sur
Quartermasters
Ramillete
Rees
Rocky
Sanchez
Santa María
Senecal
Sentry
Shearwater
Skinner
Skua
Steel
Stragglers
Tall Tree
Titus
Toros
Tres Dedos
Wheeler
Zealous

Las costas del continente y de las islas son mas conocidas que el interior de ellas por las antiguas y notables espediciones de que se ha dado cuenta anteriormente, por las modernas esploraciones de las marinas de todas nacionalidades y por el cada vez mas frecuente tránsito de las naves de comercio. Sin em-

Digitized by Google

bargo, la navegacion de los canales data de poco tiempo a esta parte y su ruta no es siempre seguida por las naves a causa de los peligros que aún encierra y, sobre todo, por la economía de tiempo que hace mas práctica y espedita la navegacion por el océano.

La hidrografía de estos canales se ha adelantado considerablemente en los últimos 15 años y dia llegará en que las naves adopten definitivamente su ruta para evitarse los riesgos de la navegacion por los mares australes, el dia en que su avalizamiento sea completo, estén levantadas e iluminadas sus costas y convenientemente arreglados y distribuidos sus fondeaderos.

En un reciente estudio publicado en la REVISTA DE MARINA por el intelijente y aprovechado jóven marino, señor Ruben Morales F., con respecto a los canales de la Patagonia. refiriéndose a su hidrografía dice:

«Reconocemos que es compleja la cuestion que abordamos, precisamente porque reconocemos nuestra debilidad. Pero en el deseo de dar cumplido remate al presente trabajo, nos contentaremos con decir que, con respecto a la hidrografía, *mucho queda por hacer en los canales*».

El señor Morales, así como todos los marinos que han esplorado los canales, señalan los defectos de las cartas existentes y la conveniencia de continuar las esploraciones a fin de tener su avalizamiento y el levantamiento de sus costas.

Una nómina como la que hemos dado con respecto a las islas, conviene hacer de los canales, para que se comprenda, por su conjunto, lo estenso de los trabajos que hai que ejecutar.

Los canales del sur.

Abandonados	Esperanza	Pichirupa
Abé	Darwin	Pitt
Abra o Concha de Mar	David	Ponsomby
Abtao	Errázuriz	Primera Angostura
Albatross	Fallos	Pultuche
Alejandro	Falso Pulluche	Puyuhuapi
Ancon Sin Salida	Fitz Roy	Queilen
Baeza	Franklin	Quinchao
Ballena (Wale Sound)	Gabriel	Reina
Bandissin	Garrao	Renjifo

Digitized by Google

Banneu	Delcahue	San Blas
Bárbara	Goñi	San Estévan
Barbarrosa	Gray	San Miguel
Beagle	Grove	Santo Domingo
Bote	Guaitecas	Sarmiento
Bynon	Hernan Gallego	Scout
Caicaen	Holloway	Seaview
Caulin	Inocentes	Simpson
Caulin, mareas	Jacaf	Smith
Calbuco	Jerónimo	Sotomayor
Calle Larga (Long reach)	King	Stosch
Carrera del Diablo	Laberinto	Sylvia
Carrera del Cuchi	Ladrillero	Talbot
Carrera del Chivato	Lagartija	Toro
Castillo	Latorre	Trinidad
Caucahué	Lemmi	Tuahuencayec
Cay	Lincura	Tuamap
Chacabuco	Machado	Unicornio
Chacao	Magdalena	Union
Cheape	Marazzi	Utampa
Chidhuapi	Mayne	Victoria
Chonchi	Melville	Vicuña
Chonos	Memory	Viel
Christmas	Messier	Wakefield
Cockburn	Monteith	Washington
Colita	Moraleda	West
Concepcion	Navidad	Whale-boat
Concha de Mar	Nimalaca	Wide
Cortes Ojea	Nuevo	Williams
Costa	Pasaje	Yal
Cripples	Paso del Mal	Pico
Cutler	Perez	Picton

Apertura del istmo de Ofqui

Saliendo del estrecho de Magallanes al Pacífico, los canales frecuentados por la derrota de los buques son: el *Smith*, con 54 millas de largo; el *Union*, con 15; el *Sarmiento*, con 64; el *Inocentès*, con 29; el *Concepcion*, con 23; el *Wide*, con 34; y el *Messier*, con 122 millas.

En seguida, se interrumpe la navegacion de los canales por la interposicion de la península de Taitao, que obliga a los vapores a salir al Pacífico por el golfo de Penas, sin poder utilizar el canal Moraleda y los golfos del Corcovado y de Ancud, que se

Digitized by Google

estienden desde esa península hasta el canal de Chacao, entre el continente y los archipiélagos de los Chonos, de las Guaitecas y de Chiloé.

La península de Taitao está unida al continente por el falso istmo de Ofqui, angosta y pantanosa faja de tierra que en su mayor anchura no alcanza a tres kilómetros y que los indios atravesaban con sus canoas al hombro para comunicarse entre las aguas del canal Moraleda y del golfo de Penas.

Marinos y esploradores han creido en años atrás, en que podian hallar comunicacion entre esas aguas y establecer que Taitao era una isla y no una península. Ya hemos visto, ocupándonos de la espedicion del teniente Hudson en el *Janequeo*, que dicho marino, basado en las dudas de Fitz Roy, creia en la posibilidad de esa comunicacion, y con ese objeto efectuó su esploracion que dió por resultado la existencia del istmo de Ofqui no desconocido por otros marinos y esploradores.

La apertura de este istmo se impone a la consideracion del gobierno de Chile con los caracteres de la evidencia y de la necesidad mas absolutas. La navegacion, el comercio, las industrias, la colonizacion y el desarrollo de los territorios australes, exijen la apertura inmediata de ese pequeño istmo, que vendria a realizar una evolucion trascendental en el progreso del pais.

La navegacion elejiria la ruta de los canales desde Chiloé hasta el Atlántico, atravesando por aguas mansas mas de mil millas. En efecto, teniendo el estrecho de Magallanes 310 millas de largo y 341 millas los canales de Smith hasta el Messier, se podrian utilizar mas de 350 millas que separan al golfo de Penas del canal de Chacao, al traves del canal Moraleda y los golfos Corcovado y de Ancud. ¡Mil millas de navegacion por canales, evitándose los peligros y los inconvenientes del ancho mar azotado por los furiosos vientos del suroeste, las tormentas de los golfos de Penas y de Trinidad o los furiosos temporales del cabo Pilar, hé ahí la solucion que traeria consigo la apertura del istmo de Ofqui!

El comercio tendria esta ruta segura de navegacion disminuyendo así los seguros y los riesgos de mar.

Las industrias incipientes que luchan en esas rejiones por la falta de trasporte, lo tendrian abundante y barato por la competencia.

Digitized by Google

La colonizacion se haria mas rápida en las islas y en el continente, permitiendo el desarrollo de Melinca, de los puertos de Ballena, Nassau, Cuptana, Frances, Americano, Lagunas, Low, etc., en las Guaitecas, Chonos y canal Moraleda, al mismo tiempo que en las estancias que pueden crearse y progresar en las islas y en los valles del continente regados por los rios patagónicos. Así no habria el temor de que murieran de inaccion colonias como la del Palena, y se podria establecer la colonizacion inmediata del Aysen, que en no lejano tiempo será con la agricultura, con la pesca y las maderas, el centro industrial de la Patagonia y una fuente poderosa de riqueza nacional.

Así se atraerian tambien todos los productos de la Patagonia oriental hácia el Pacífico, buscando una fácil salida por agua o por caminos que se construyan, que es el gran desideratum para que prosperen la agricultura y las industrias arjentinas en aquellos estensos territorios, que no tienen, ni pueden tener en el futuro, fácil y barata salida hácia el Atlántico.

No puede amedrentar al gobierno de Chile el costo de la apertura del angosto y fangoso istmo de Ofqui, pues ni él será mui crecido, ni aunque costara millones podria hacer retroceder a un fisco rico, pues los beneficios que obtendria el pais con esa obra, serian incalculables.

Toda la fuerza que da el patriotismo y toda la fé en el gran porvenir de la rejion austral, nos deciden a apoyar la idea de la apertura del falso istmo de Ofqui, como una de las necesidades mas reales y como uno de los progresos mas trascendentales que puede acometer el gobierno de Chile. Una de las satisfacciones mayores que podrian tener nuestros anhelos patrióticos y de progreso, seria la de ver que el gobierno se decidiera a enviar una comision que estudiara la realizacion de esa idea, y de que pronto se formaran los planos y presupuestos para acometer la obra, que esperamos, por el porvenir y por el progreso del pais, no habrá de quedar en proyecto o no realizarse, como tantas otras que esperan la accion enérjica y eficaz de un gobierno progresista.

La Sociedad Jeográfica

La compilacion de los estudios jeográficos, hidrográficos y de historia natural de la rejion austral; la construccion de los ma-

Digitized by Google

pas, cartas y planos que pongan de relieve sus variados accidentes en el continente, en las islas y canales; la continuacion metódica y ordenada del reconocimiento y esploracion de la Patagonia, Tierra del Fuego e islas y canales occidentales; la apertura del istmo de Ofqui, todos los trabajos en fin que requieren el mejor conocimiento o la mejor manera de aprovechar el suelo y las aguas que nos ha dado la naturaleza y nos han dejado los pactos internacionales, deben ser materia de estudios, de una accion intelijente e ilustrada, de una direccion *única*, que acumule todos los elementos y organice todos los trabajos tendentes a ese objeto capital y primario en todo pais civilizado.

Hasta ahora ha faltado en Chile esa direccion especial en uno de los órdenes mas importantes de la actividad de un pais. El gobierno ha sido el Todo Providencia que ha atendido casi todos los servicios de una manera directa e inmediata. En los primeros años de la República, contrató los servicios de Gay y de Pissis para que estudiaran y dieran a conocer el pais en el interior como en el estranjero. Despues decretaba reconocimientos de puntos del territorio en obedecimiento de necesidades especiales de la administracion.

Cuando se creó la Oficina Hidrográfica, el gobierno se desprendió en la parte que correspondia a la marina de este ramo de la accion pública, anexando a los ministerios u otras oficinas la seccion de jeografía o de estudio y reconocimiento del territorio.

Este estado de cosas, que ha permanecido hasta ahora, no ha tenido otra modificacacion que los trabajos especiales encomendados a las comisiones de límites con la República Arjentina, que de hecho han tenido a su cargo el reconocimiento de todo el territorio desde su estremidad norte hasta su estremidad sur, a lo largo de la cordillera de los Andes, trabajos importantísimos y que serán la base del plano catastral de la República y de los reconocimientos y esploraciones futuras en la Patagonia.

Comprendiendo el gobierno la necesidad de crear un centro directivo encargado de los estudios jeográficos en el pais, nombró por decreto de 10 de mayo de 1899, una comision compuesta del Perito por parte de Chile en la demarcacion de límites con la República Arjentina, jeneral don Arístides Martínez; del director de la Oficina Hidrográfica, capitan de navío don Eduar-

Digitized by Google

do E. Valenzuela; del director del Observatorio Astronómico, don Alberto Obrecht; del jefe de la Seccion de Jeografía y Minas de la Direccion de Obras Públicas, don Washington Lastarria, y del jefe de la Seccion de Instruccion del Estado Mayor Jeneral, jeneral don Jorje Boonen Rivera, para que formulara las bases de una sociedad de jeografía, historia y ciencias conexas.

En cumplimiento de esta comision, los funcionarios públicos nombrados formularon las siguientes *Bases jenerales para la formacion de una Sociedad de Jeografía e Historia*:

I. Se establece una asociacion bajo el nombre de «Sociedad de Jeografía e Historia y Ciencias conexas.»

II. El objeto de la Sociedad será el de recojer y metodizar los documentos históricos y jeográficos que interesen a la Jeografía de Chile, publicándolos y archivándolos. Asímismo propagar los conocimientos de estos ramos por medio de conferencias públicas. De manera que la Sociedad se ocupará:

a) En centralizar, al efecto, las fuerzas intelectuales del pais, haciéndolas servir a su adelanto y engrandecimiento.

b) En acopiar, preparar y clasificar los materiales que han de servir para escribir la historia y jeografía del pais.

c) Salvar del olvido los documentos históricos, jeográficos y estadísticos que exísten repartidos en toda la República o en archivos estranjeros, tanto de América como de Europa, principalmente de España.

d) Practicar investigaciones, tanto históricas como jeográficas y estadísticas para procurar ilustrar los conocimientos que hoi se tienen del pais.

e) Preparar, en cooperacion con la Oficina de Estadística, la carta catastral de la República, centralizando todos los datos existentes y llenando los vacios que se noten.

f) Fomentar por todos los medios posibles los estudios históricos y jeográficos, tanto antiguos como modernos.

g) Proceder, por ser un trabajo relativamente fácil y preparado en su mayor parte, á la confeccion de un diccionario jeográfico del pais, pues ya hai obras de esta especie ejecutadas que solo necesitan ser completadas y puestas al dia.

III. Por medio de premios honoríficos o pecunarios se deberá procurar obtener de los departamentos:

1.° Noticias biográficas impresas o manuscritas de los chile-

Digitized by Google

nos que se hayan distinguido en las ciencias, las letras, las armas, servicios notables, o por cualquiera otra cualidad especial, desde el descubrimiento de Chile hasta hoi; con especificacion de sus nombres, naturalidad, tiempo en que vivieron y motivos de su celebridad.

2.° Copias auténticas de documentos interesantes a la historia antigua y moderna, o estractos de noticias estraidas de los archivos tanto civiles como eclesiásticos.

3.° Noticias sobre las costumbres de los indíjenas, su civilizacion, aumento o disminucion; su número presumible, sus industrias y ventajas que se pueden sacar de ellas.

4.° Descripcion del comercio interno y esterno del departamento, de su industria y literatura; de sus principales productos y variedades de ellos; de sus rios, montañas, campos, puertos; de sus caminos y vias de comunicacion, de su fundacion, de su prosperidad o decadencia, de sus ciudades, villas y aldeas; y de su poblacion.

5.° Noticias de hechos estraordinarios que ahí hayan acontecido, de los fenómenos meteorolójicos y meteóricos u otros de efectos naturales que merezcan mencionarse, dando la esplicacion del tiempo en que acontecieron, de las épocas en que se renuevan y de sus causas presumibles.

6.° Noticias sobre sus minerales, aves, peces, etc., acompañadas, si fuera posible, de sus nomeclaturas científicas; asímismo de sus maderas de construccion, plantas particulares del departamento, frutos principales, aceites y plantas medicinales.

7.° Noticias circunstanciadas de la estension del departamento, de sus divisiones en valles o comarcas, de la direccion de sus rios y riachuelos, direccion de sus montañas, calidad y cualidades, de sus terrenos, de sus arbolados, en fin, de todo lo que pueda servir a la historia y jeografía del pais, y con la posible exactitud y claridad.

8.° Noticias sobre la agricultura mas particular del departamento; sobre descubrimientos y mejoras de procedimientos; sobre productos preciosos o raros; sobre las épocas de sembrios, plantaciones y cosechas; sobre los frutos del comercio y de consumo; sobre crianza y cruzamiento de ganados, sobre colmenas etc., etc.

IV Para llevar a cabo estas ideas se formaria una sociedad dividida en cinco clases de socios:

Digitized by Google

Socios fundadores, de número, honorarios, correspondientes y benefactores.

Cada una de estas clases contribuirá al sosten de la Sociedad, segun se determinará.

V. Serán miembros fundadores los primeros cincuenta que suscriban estas bases, a cuyo cumplimiento se ob'igan.

VI. El número de los otros socios será ilimitado, requiriéndose veinticinco socios como quorum necesario para celebrar sesiones.

VII. En la primera reunion se procerá, por escrutinio secreto a nombrar presidente, dos secretarios y un tesorero. A la vez se elejirá una comision de tres de los miembros con el objeto de redactar los estatutos y reglamentos sobre los trabajos de la Sociedad.

VIII. Para llenar los objetos de la Sociedad se dividirá ésta en dos secciones principales, que serán: seccion de jeografía y seccion de historia.

IX. Los miembros de número reunidos formarán el cuerpo deliberante de la asociacion, con sujecion a los estatutos que se aprobaren.

X. Los socios de número que suscriban las presentes bases y los que en adelante se admitiesen, constituirán la Sociedad para instalarla, una vez que sus estatutos hayan sido discutidos y, además, que se haya arreglado el local y los recursos necesarios para ello.

XI. Mientras se constituye definitivamente la Sociedad se ocupará de los siguientes trabajos:

1.° Nombrar de su seno y provisoriamente, hasta que se aprueben los estatutos, un presidente, dos secretarios, un archivero y un tesorero.

2.° Formar los estatutos y los reglamento de la Sociedad.

3.° Determinar provisoriamente el local para sus sesiones y archivos.

4.° Determinar el presupuesto de gastos.

5.° Preparar los medios para proveerse de recursos con el fin de atender a los gastos.

6.° Jestionar para adquirir los elementos que existen, casi sin utilidad, en las oficinas siguientes:

Oficina de Límites (seccion catastral);

Digitized by Google

Direccion de Obras Públicas (seccion de jeografía y minas);
Oficina Central de Estadística (seccion de jeografía);
Oficina Hidrográfica;
Estado Mayor del Ejército; y
Sociedad Arqueolójica.

7.° Procurar recibir y clasificar los libros, manuscritos, mapas y demas objetos que pueda obtener de la jenerosidad de los socios o de los ciudadanos amantes de los progresos intelectuales de la República.

8.° Preparar todo lo necesario para la instalacion solemne de la Sociedad.

XII. Los estatutos y reglamentos deberán comprender, a mas del réjimen de las sesiones, la distribucion detallada de los trabajos, el sistema administrativo y los métodos mas oportunos para llenar los siguientes objetos:

1.° Para estudiar la historia y jeografía de Chile.

2.° Para difundir los conocimientos históricos y jeográficos en todas las clases de la Sociedad.

3.° Para promover en la juventud de la República el gusto por esos estudios.

4.° Para hacer en memorias o discursos aplicacion de los conocimientos históricos y jeográficos a todas las demas ciencias y con especialidad a las necesidades físicas y morales.

5.° Para abrir certámenes literarios y adjudicar uno o mas premios anuales a los trabajos que se presenten.

6.° Para abrir, mantener y estrechar las relaciones esteriores y especialmente con los hombres de letras y sociedades científicas del pais y del estranjero, con el objeto de adquirir toda clase de informes, objetos y materiales relativos a las tareas de la corporacion.

XIII. La Sociedad, desde el momento de tener su primera sesion preparatoria, se ocupará en reunir toda clase de libros, memorias, manuscritos, mapas, documentos, etc., que sean relativos a la historia y jeografía.

XIV. Los objetos de cualquier clase que fuesen, que individuos particulares depositen en los archivos de la Sociedad, sin hacerle donacion de ellos, pertenecerán siempre a sus dueños; los que la Sociedad adquiera por compra, donacion u otro título, pertenecerán a la corporacion, y si ésta dejare de existir por

Digitized by Google

cualquier motivo que sea, pasarán a la Biblioteca Nacional o al Museo Nacional, como propiedad del Estado.

XV. En el ínter que la Sociedad no pueda tener vida propia y con el objeto de llevar a camino sus propósitos, el Supremo Gobierno podria contribuir, de una vez, con la suma de diez mil pesos para gastos de instalacion, y con una subvencion anual de cuatro mil pesos y proporcionar ademas un local conveniente.—A. Martinez.—A. Obrecht.—Eduardo E. Valenzuela.—J. Boonen Rivera.—Washington Lastarria.

Hasta la fecha, no se han llevado a la práctica estas bases para la formacion de la *Sociedad de Jeografía e Historia*, con grave daño de los altos fines que está llamada a desempeñar en esa forma o en cualquiera otra que consulte los mismos propósitos que tuvo el Gobierno al dictar el decreto de 10 de mayo de 1899. Seria de desear que una reforma tan importante en el mecanismo de un servicio tan esencial en un pais jóven, apénas conocido y en formacion como el nuestro, no demorara mas tiempo, y que utilizándose los servicios concurrentes de los marinos y de la Oficina Hidrográfica, de los distinguidos injenieros de la Comision de Límites, que se han especializado en los estudios y esploraciones jeográficas, así como de los ilustrados estranjeros que tan útiles servicios han prestado al pais en esas esploraciones, y de una sociedad especial que se forme con el objeto indicado, lleguemos a tener en el trascurso de pocos años un conocimiento mas o ménos perfecto del pais a fin de utilizar sus fuerzas naturales en el desenvolvimiento, riqueza y poderío de la República.

Digitized by Google

Digitized by Google

SEGUNDA PARTE.

ADMINISTRACION E INDUSTRIAS.

Digitized by Google

Digitized by Google

CAPÍTULO I

El territorio de Magallanes y su division política

Límites del territorio de Magallanes.—Dudas que han orijinado.—Estension que abarca el territorio.—Climatolojía.—Poblacion.—Division política.—Necesidad de modificar la division política y territorial de la rejion austral al sur de Chiloé.—Proyectos que existen al respecto.

La rejion del pais que la jeografía política de Chile llama inconstitucionalmente (1): *Territorio de Magallanes*, abarca una estension considerable de tierras continentales y de archipiélagos e islas, que indudablemente eran parte del continente en una época remota, y que alguna gran convulsion volcánica las segregó, haciendo que las aguas del Pacífico y del Atlántico se unieran en el estrecho y formaran ese laberinto de tierras y canales que le dan el aspecto mas variado e interesante entre todas las rejiones del globo.

No están aun bien definidos los límites de este *territorio*, ni por las leyes que lo constituyen como una porcion jeográfica y política del pais, ni por las fronteras internacionales que lo separan con la República Arjentina, sujetas a una demarcacion arbitral (2).

---

(1) La Constitucion de Chile, como se sabe, no divide el pais en *territorios*, sino en *provincias* y *departamentos*, *subdelegaciones* y *distritos*; y si las leyes y decretos que han verificado la division, se han visto obligados a infrinjir el artículo 106 de dicha Carta Fundamental, ha sido por las circunstancias jeográficas especialísimas de dicha rejion, así como por hallarse deshabitada, circunstancias que no le permitian entrar a formar parte de la comunidad política del resto del pais, lo cual esplica dicha infraccion.

(2) Ultimamente se han producido algunas dudas acerca de los límites reales y efectivos del territorio de Magallanes. El señor Juan B. Contardi, ex-secretario de la gobernacion de Magallanes, ha afirmado que el límite norte de ese territorio es el paralelo 47°, o sea mas propiamente hablando, el que pasa por la estremidad meridional de la península de Tres Montes, fijado por la lei de 30 de agosto de 1848. El señor Ramon Serrano Montaner, rebatiendo a aquel, ha declarado que esa lei solo tuvo por objeto crear el Departamento de Marina y establecer sus divisiones, fijando los límites

Digitized by Google

Precisamente es en esta rejion austral, desde el monte Tronador, hácia el sur del paralelo de 41°, hasta el monte Chalten y lago San Martin, o sea, hácia el sur del paralelo de 49°; y despues, desde monte Stokes, hasta el seno de la Ultima Esperanza, en donde se producen las mas graves diverjencias en las líneas limítrofes sustentadas por Chile y la República Arjentina y que deberá resolver el fallo de S. M. B. Segun sea este fallo así habrán de alterarse fundamentalmente los límites y la estension

de la *Gobernacion marítima* de Magallanes cuando en su artículo segundo dice: ... «1.° Gobernacion Marítima de Magallanes, que abraza el mar, costas e islas de la República, situadas al sur del paralelo de la estremidad meridional de la península de Tres Montes», disposicion que no puede referirse a la parte continental. Agrega el señor Serrano, que la lei que determina los límites del *Territorio de Colonizacion de Magallanes*, tampoco «hace mencion ninguna, directa ni indirecta de esos límites» y «que el hecho cierto es que no hai lei alguna que determine directamente los límites del territorio de Magallanes, y la única que menciona uno de ellos, el del norte, es la del 22 de octubre de 1861, que creó la provincia de Llanquihue, la cual dice en su artículo 2.°, que esa provincia limita por el sur con el mencionado territorio de Magallanes; de modo que para encontrar el límite norte de este territorio, bastará con determinar el límite sur de Llanquihue. El artículo 6.° de esta misma lei autorizó al Presidente de la República, por el término de dos años, para alterar los límites de los departamentos que pasaron a formar esa provincia, de modo que el decreto supremo que fijó esos límites es parte integrante de esta misma lei».

«Pues bien, el artículo 20 del decreto del 3 de octubre de 1863, señaló al departamento de Carelmapu, *el mas austral de la mencionada provincia*, como límite sur, la ensenada y rio de Comau; de modo que segun la espresada lei, esta ensenada y rio es el límite austral de la provincia de Llanquihue, que la separa del territorio de Magallanes y, por consiguiente, es el límite norte de este territorio».

«Por otra parte, el territorio chileno que se estiende al sur del estero y rio Comau, no está adscrito a la provincia de Llanquihue, porque, como acabamos de verlo, la lei que señaló los límites de esta provincia no lo comprende; tampoco pertenece a la provincia de Chiloé, porque la lei del 30 de agosto de 1826, que creó esta provincia, le dió solamente el archipiélago de su nombre, y porque el decreto del 28 de febrero de 1855, que es complemento de la lei del 24 de octubre de 1854, al señalar los límites de sus departamentos, solo les adscribió las islas y nada absolutamente del continente, de modo que si esa estension de nuestro territorio no pertenece a Llanquihue ni a Chiloé, no pertenece a Chile o es parte del territorio de Magallanes, y es esto precisamente lo que dice la lei del 22 de octubre de 1861».

Digitized by Google

del Territorio de Magallanes, así como sus condiciones jeográficas para darle una division política conveniente a su réjimen y desenvolvimiento. Suman mas de 100,000 kilómetros cuadrados, grandes valles y riquísimas comarcas las que, segun sea ese fallo, habrán de incorporarse al Territorio de Magallanes o formar territorios, departamentos y provincias sujetas a lejislacion especial para que se desarrollen y progresen convenientemente.

En cuanto a los actuales límites políticos del Territorio de Magallanes, si no están fijados directamente en el norte por una lei o decreto, lo están indirectamente por el decreto de 26 de noviembre de 1894, que agregó los territorios comprendidos entre los paralelos de 42° y de 47° al departamento de Llanquihue, estableciendo así, de una manera que no cabe paralojizacion alguna, cuales son los verdaderos límites setentrionales de aquel territorio. Ese decreto dice así:

«*Santiago, 26 de noviembre de 1894.*—Vista la solicitud precedente en la que se pide se declare a qué provincia corresponde el territorio de la República comprendido entre los paralelos 42° y 47° de latitud sur; teniendo presente lo informado por la seccion de Jeografía de la Direccion Jeneral de Obras Públicas, y considerando:

1.° Que la lei de 30 de agosto de 1848, que estableció la Gobernacion Marítima de Magallanes, dió a su territorio por límite norte el paralelo 47°;

2.° Que el decreto de 8 de julio de 1853, que erijió en Territorio de Colonizacion el establecimiento de Magallanes, no alteró los límites fijados a aquel por la mencionada lei de 30 de agosto de 1848;

«Con lo que dejamos dicho, creemos suficiente para llenar una de las pájinas en blanco de la jeografía política del señor Contardi, y para persuadir a nuestros lectores que lo que hemos tomado por territorio de Magallanes es, precisamente, lo que señalan nuestras leyes; de modo que la lei que venga a autorizar la venta de los terrenos fiscales del mencionado territorio, será aplicable desde el rio Comau al Cabo de Hornos».

El señor Serrano Montaner, al argüir así, parece que desconocia el decreto de 26 de noviembre de 1894, que agregó espresa y terminantemente los territorios comprendidos entre los paralelos 42° y 47° al departamento de Llanquihue, el cual reproducimos íntegro en el testo, desconocimiento en que nosotros tambien estábamos hasta hace poco.

Digitized by Google

3.° Que la lei de 22 de octubre de 1861, asignó a la provincia de Llanquihue por el sur el territorio comprendido hasta el territorio de Magallanes;

4.° Que el decreto de 3 de octubre de 1863, que fijó los límites de los tres departamentos de la provincia de Llanquihue, dejó de comprender mas de cinco grados del territorio asignado a dicha provincia por la citada lei, o sea, desde algunos minutos al norte del grado cuarenta y dos hasta el cuarenta y siete; y

5.° Que para la regularidad de diversos servicios, es necesario establecer la jurisdiccion administrativa a que está sometido ese territorio, decreto:

Se declara que el territorio de la República comprendido entre los paralelos cuarenta y dos y cuarenta y siete de latitud sur, y que no hubiera sido asignado por disposiciones anteriores a la provincia de Chiloé, forma parte del departamento de Llanquihue, de la provincia de este nombre.

Tómese razon, comuníquese, publíquese e insértese en el *Boletin de las Leyes y Decretos del Gobierno.*—MONTT.—ENRIQUE MAC-IVER».

La *Jeografía Descriptiva de la República de Chile*, arreglada segun las últimas divisiones administrativas, por don Enrique Espinoza, obra que tiene aprobacion universitaria, refiriéndose al territorio de Magallanes, dice:

«LÍMITES.—El territorio de Magallanes lo constituye la estensa comarca continental e insular que forma la parte austral de Chile, y cuyos límites son: *al N el paralelo 47°*, que pasa por la península de los Tres Montes, *dividiéndola de las provincias de Chiloé y Llanquihue*; al E la República Arjentina por una línea que corre por la division de las aguas de la cordillera de los Andes hasta el paralelo 52°, desde donde continúa al oriente hasta su interseccion con el meridiano 70° oeste de Greenwich; de aquí prosigue al sudeste por las cimas elevadas de la cadena de colinas de esa parte y por la de los montes de Aynon y Denero hasta rematar en la punta Dungeness, en la boca oriental del estrecho de Magallanes. Desde este punto sigue la línea perpendicular al S para cortar la Tierra del Fuego hasta el canal de Beagle y continúa al este por el mismo canal hasta salir al Atlántico; al S y al O el Pacífico».

Para determinar el límite del territorio de Magallanes con

Digitized by Google

las provincias de Chiloé y de Llanquihue, agregaremos que el límite de la provincia de Chiloé por el S, segun esa misma jeografía es: «*las islas comprendidas hasta el paralelo 47° que pasa por la península de Tres Montes*»; y el mismo límite de la provincia de Llanquihue es: «el canal de Chacao, ensenada y rio de Comau *y la parte continental hasta el grado 47 de latitud S*».

El *Diccionario Jeográfico de Chile*, del señor F. S. Astaburuaga, reconoce tambien los mismos límites a dichas provincias y territorio.

Posteriormente, actos bien calificados del gobierno y de la comision de gobierno de la Cámara de Diputados, han fijado esos mismos límites, cuando han pretendido crear el *Departamento* o la *Provincia de Magallanes*, como lo veremos mas adelante.

De manera que despues de todas estas citaciones, estimamos que no hai lugar a duda sobre cuál es el límite norte del territorio de Magallanes, pues él está fijado en el paralelo de 47° por el decreto de 26 de noviembre de 1894, tanto en la division marítima como continental.

Sin embargo, para el objeto que perseguimos en el presente libro, habremos de seguir refiriéndonos a toda la rejion austral del continente al sur del lago Nahuelhuapi, y al sur del canal de Chacao en las costas patagónicas, islas y archipiélagos adyacentes, no solo por el desconocimiento jeneral en que se halla toda esa rejion, con escepcion de la grande isla de Chiloé, sino porque a toda ella han tendido y tenderán las noticias y observaciones hechas y por hacer en el desarrollo de estas ideas.

Estension.

Por los anteriores límites del territorio de Magallanes, se puede calcular la gran estension que abraza en tierras continentales, en archipiélagos e islas y en las aguas que las bañan. Se estima en 195,000 kilómetros cuadrados la estension territorial de esta circunscripcion administrativa, pero este cálculo es absolutamente incierto, por las consideraciones ya apuntadas con relacion a los límites internacionales y por el desconocimiento de muchas islas y archipiélagos cuya área no ha sido medida. Se podria asegurar que esta estension calculada del territorio magallánico, habrá de aumentarse en muchos miles de kilómetros, una

Digitized by Google

vez que se hayan verificado los estudios que requiere la rejion y los deslindes internacionales.

Pero partiendo de la base de 195,000 kilómetros cuadrados, se vé que el territorio de Magallanes tiene tanta estension como la de todas las provincias reunidas desde Coquimbo a Chiloé inclusive.

Este estensísimo territorio no es contínuo, como se sabe, pues abarca la parte continental desde el paralelo de 47° hasta el término de la península de Brunswick, en donde se halla situado Punta Arenas; los archipiélagos e islas de la costa occidental de la Patagonia al sur del golfo de Penas; las islas situadas en el estrecho; la parte occidental de la Tierra del Fuego y los archipiélagos e islas que se estienden desde el estrecho hasta el cabo de Hornos,

Siguiendo este órden de las tierras insulares, pertenece primeramente al territorio de Magallanes, la isla *San Javier* de 11 millas de largo por 4 de ancho, situada en el golfo de Penas, cercana al continente. Continúa el grupo de las islas de *Guanayeco*, de las cuales, las principales son, la *Wager* y la *Byron*; el archipiélago de *Wellington*, que abarca como dos grados de lonjitud, separado del continente por el canal Messier, la mayor de cuyas islas es de considerable estension; la isla de la *Campana*, al oeste de aquel grupo, y una série de pequeñas islas que rematan con la de *Mornington* en el golfo *Trinidad*, entre las que se pueden citar las de *Prat*, *Backer*, *Príncipe Enrique*, *Serrano*, *Del Medio*, *Riquelme*, *Aldea*, *Uribe*, *Esmeralda*, *Angamos*, *Chipana*, *Saumarez*, etc.

Siguen los archipiélagos de *Madre de Dios*, *Hanóver* y *Reina Adelaida*, con muchas islas grandes y pequeñas que llegan hasta el estrecho de Magallanes, de las cuales las principales son las de *Jorje*, *Canning*, *Duke of York*, *Chattam*, *Esperanza*, *Vancouver*, *Piazzi*, *Contreras*, *Vidal*, *Chaigneau*, *Pacheco Victoria*, *King*, *Narborough*, *Renell*, *Silva Renard*, etc.

En el estrecho de Magallanes se hallan, hácia la costa norte, las islas *Parker*, los islotes de los *Evanjelistas*, áridos peñones en que se ha colocado un gran faro a una altura de 72 metros sobre el nivel mar y cuyos destellos se perciben a 40 millas de distancia; las islas *Tamar*, *Redonda*, *Fricker*, *Providencia*, *Celery*, *Richardson*, *Mather*, *Santa Ana*, *Barland*, *Abrigo*, *Chope*, ademas

Digitized by Google

de las que se encuentran en las aguas de Otway y de Skyring. Se hallan én él, ademas, las islas de *Cárlos III*, *Magdalena*, *Marta*, *Isabel*, *Desolacion*, *Ines*, *Clarence*, *Dawson* y otras pequeñas.

Al sur del estrecho, ademas de los 28,000 kilómetros cuadrados de la Tierra del Fuego, y que hacen parte del Territorio de Magallanes, se encuentran, ademas de las ya citadas de la Desolacion, Ines, Clarence y Dawson, que forman con aquella la costa sur del estrecho, una gran cantidad de islas grandes y pequeñas que terminan con las de *Diego Ramirez*, y de las cuales, las mas importantes, son las de *Hoste*, *Navarino*, *Lenox*, *Picton*, *Isla Nueva*, *Gordon*, el grupo de las *Wollaston* y el de la *Hermita*

Las dificultades administrativas que orijina esta estension tan considerable de un territorio fraccionado en islas estendidas en varios grados jeográficos, se aumentan con el gran número de canales que las dividen y cuyo conocimiento es aun incompleto.

Así, siguiendo el mismo órden adoptado con respecto a la distribucion de las islas del territorio de Magallanes, se hallan los canales siguientes: el *Messier*, que como ya se ha dicho separa la isla Wellington del continente, que toma el nombre de *Paso del Indio* desde la Angostura Inglesa hasta la isla *Saumarez* y el de canal *Wide* hasta su union con el Trinidad y el Concepcion, que le dan salida al océano; el *Fallos*, que tiene su entrada en el golfo de Penas y separa la isla Wellington del grupo de la isla de la Campana: el *Ladrillero*, que sigue al sur del Fallos, separando la isla Wellington de las meridionales del grupo de la Campana, y sale al Océano por el estremo sureste de esta isla; el *Picton*, al sur del canal Ladrillero, que desemboca en el golfo Trinidad, separando la isla Wellington de la Mornington; el *Trinidad*, que separa la isla Mornington de la de Madre de Dios; el *Concepcion*, que separa a esta isla del continente; el *Pitt*, que separa la isla Chattam del continente; el *Sarmiento*, que principia en las islas de los Inocentes y sigue al sur unido al canal San Estéban, hasta el abra Peel, continuando por entre las islas de la Esperanza, Vancouver, Piazzi y el continente, hasta comunicarse con el Smith y salir al estrecho de Magallanes; el *San Estéban*, que separa la isla Ha-

Digitized by Google

nover de las de Esperanza y Vanconver; el *San Blas*, que separa las islas Hanover y Cambridge; el *Nelson*, que separa las de Cambrige, Contreras y Widi; el *Gormaz*, que separa las islas Contreras y Vidal; el *Noguera*, que separa las islas Vidal y Chaigneau; el *Anita*, que repara las islas Chaigneau y Adelaida.

En la costa norte del estrecho de Magallanes, se hallan los siguientes: el canal *Smith*, que separa la isla Reina Adelaida de la península de Muñoz Gamero, y el *San Jerónimo*, que separa la península de Muñoz Gamero de la de Brunswick, dando entrada a los golfos de Otway y de Skyring, En la costa sur se hallan: el *Schell*, que separa la isla Desolacion de la Ines; el *Bárbara*, que separa esta última isla de la de Clarence; el *Magdalena*, que separa esta última isla de la de Dawson y el *Gabriel*, que separa esta última isla de la Tierra del Fuego.

En los archipiélagos occidentales de la Tierra del Fuego, se halla el *Beagle*, que separa esa isla de las de Hoste y de Navarino, y una série de otros pequeños que separan el sinnúmero de islas allí situadas.

Existe ademas en esta rejion especialísima, una cantidad de golfos, de abras, de esteros e inflecciones de todo jénero en que las aguas se internan en las tierras, dándoles a estas las figuras mas caprichosas, y formando un verdadero laberinto en el que solo los mas espertos marinos pueden aventurarse, fuera de las vias frecuentadas por la navegacion.

La hidrografía fluvial no es mucho ménos estensa y variada que la marítima, pues existen en la parte continental así como en las islas muchos rios en su mayor parte desconocidos en su oríjen y en su curso, como lo son principalmente los de la Patagonia occidental.

En los senos de Otway y de Skyring como en el estrecho de Magallanes, en su costa norte, desaguan los rios *Dynevor*, *Pinto*, *Perez*, *Haase* o de las *Minas*, *Verde*, *Descarga*, *Amigos*, *Arlington*, *Mina Rica*, *del Medio*, *Corci*, *Grande*, *Canelo*, *Vacaro*, *San Ramon*, *San Juan de la Posesion*, *Valle*, *Punta Canesa*, *Blanco*, *Agua Fresca*, *Santa Maria*, *Guairaro*, *Tres Brazos*, *Ciervos*, *Minas*, *Mano*, *Pescado* y gran cantidad de arroyos o chorrillos de mayor o menor consideracion. En la Tierra del Fuego se notan los rios *Odioso*, *Marazzi*, *Esperanza*, *Concondia*, *Rosario*, *San*

Digitized by Google

Luis, *Porvenir*, *Oro*, *Ureche*, *Cullen* y varios otros de menor importancia. En las islas hai sinnúmero de pequeños rios y arroyos apénas conocidos.

Habria que completar el cuadro de esta estensa zona hidrográfica con las lagunas, lagos, aguas estancadas, con el sistema de hoyas hidrográficas que se encuentran en el continente y en las islas, para apreciar el aspecto jeneral de esa vastísima rejion.

Y habria necesidad de contemplar, por fin, el sistema orográfico tan variado y tan vasto como el hidrográfico, en que a las cordilleras nevadas se unen los cordones trasversales, los cerros de alturas y formaciones varias, los ventisqueros, los valles dilatados y las colinas pastosas, los bosques inmensos y las pampas secas y estériles, para comprender la estension de esas comarcas que encierran las mayores riquezas, desde la esplotacion de los bosques, hasta la ganadería y la agricultura; desde los lavaderos de oro hasta las minas de carbon y de petróleo; desde la pesca de lobos marinos hasta de los mas pequeños animales del mar que sirven para el sustento del hombre; desde la caza de guanacos y avestruces, hasta las mas variadas industrias naturales o estractivas.

No es el momento oportuno para ocuparse de las producciones ni de las condiciones naturales del territorio de Magallanes, por cuanto estas interesantes materias ocuparán preferente atencion en los capítulos subsiguientes. Por ahora solo nos ocuparemos de otros dos factores que concurren a la solucion del problema que nos hemos propuesto al examinar este aspecto jeneral del territorio magallánico, a saber: el clima y la poblacion.

Climatolojía

Los tres principales elementos que constituyen la climatolojía de un pais, desempeñan un papel preponderante en la organizacion y desarrollo de la rejion que nos ocupa. En la parte que de ella se conoce, pueden fijarse zonas distintas en que cada uno de esos elementos ejercen una influencia incontrastable en las condiciones del suelo y en las singularidades que presenta para la vida y la industria del hombre.

Así tenemos la rejion occidental de los canales patagónicos, dominada por los grandes y hermosos ventisqueros, por los

Digitized by Google

cordones de altísimos cerros de las costas continentales, cubiertos de nieves, por las aguas del mar que penetran por todas partes en forma de canales, de golfos, de estuarios, abras, etc., y por el sin número de islas en su mayor parte cubiertas de vejetacion, en donde se arrastran los helechos en la profusion mas variada o en donde se elevan bosques hasta ahora impenetrados, vasta y fria rejion en que la particularidad del clima es la lluvia, casi constante en los canales, pero que va disminuyendo hácia el occidente y hácia el interior de las islas. La misma gradacion se nota en la temperatura, mas baja en los canales que en las islas. Los vientos son constantes y fuertes, reinando los de suroeste.

En esta rejion, los cerros de la costa continental son áridos, y solo en sus faldas se levanta en algunas partes una vejetacion raquítica compuesta de una capa de muzgos, helechos y pequeñas plantas, arbustos y árboles, que muchas veces son lamidos por las aguas del mar, pues en estos canales casi no hai playas. Otro tanto sucede en las costas de las islas occidentales, en donde propiamente no se ve el terreno vejetal. Pero así como la lluvia va disminuyendo hácia el interior de las islas y la temperatura va subiendo, así el terreno va cubriéndose de una capa vejetal, desaparecen los helechos y muzgos para dar paso a un pasto natural que crece y se desarrolla en valles, en colinas y lomajes suaves de las islas, especialmente en la mayor de Wellington.

Si la vida no presenta atractivos en los canales y sus costas sino para los pocos indios alacalufes que allí viven una vida raquítica y triste, no sucede lo mismo en las islas donde reina una temperatura semejante a la de Chiloé y en donde el suelo puede ofrecer sustento al trabajo del hombre.

Estas condiciones de la rejion occidental de los canales patagónicos se modifican sustancialmente al aproximarse a las aguas del estrecho, pues las islas no ofrecen atractivo alguno, miéntras que las tierras continentales cercanas a los estuarios de San Andres y de la Última Esperanza, constituyen ya un núcleo de industria ganadera con una poblacion pastoril, y un caserío y autoridades constituidas en el puerto Consuelo o en el puerto Prat, fundado el 19 de diciembre de 1899, en el seno de la

Digitized by Google

Última Esperanza, frente a la isla Krüger, o sea, en los 51° 37' de latitud y 62° 39' de lonjitud.

El clima lluvioso continúa en el estrecho de Magallanes hasta el estremo meridional de la península de Brunswick, pero desde allí, en todo el brazo noreste del estrecho, en sus costas y tierras continentales hasta el paralelo 52°, como en las islas Isabel, Marta, Magdalena, Dawson y parte setentrional de la Tierra del Fuego, el clima cambia, las lluvias se hacen ménos frecuentes, la humedad de la atmósfera disminuye considerablemente, la nieve cae en abundancia, pero los vientos son como en la parte occidental tan fuertes y constantes.

En esta rejion, las cuatro estaciones del año se hallan bien definidas y marcada su duracion. La estacion de verano dura desde fines de diciembre hasta mediados de marzo, al rededor de tres meses, durante el cual llueve algunas veces, una lluvia lijera y que pasa luego, en que luce el sol continuamente produciendo temperaturas hasta de 24°, siendo la temperatura media de 10° 64 (1) en esta época del año. Los vientos del suroeste son fuertes pero no tan frecuentes como en la primavera.

El otoño es mui corto, pues dura desde fines de marzo hasta mayo. Esta es la época de las lluvias con vientos del norte y con una temperatura media anual de 6° 61 centígrados.

El invierno es la estacion mas larga y rigurosa, es la estacion de las nieves. Dura desde mayo hasta fines de agosto. La nieve que cae es abundante pero en períodos cortos, formando gruesas capas que en los campos cubre el pasto por dos, tres, cuatro y mas dias trayendo consigo en algunas ocasiones, gran mortalidad de ganado menor, que es la principal industria del territorio. El agua que cae en esta época no pasa de 86.31 milímetros término medio anual, miéntras que en el otoño caen 129.50 milímetros; en el verano, 83.01 y en la primavera, 68.76. Los vientos son jenerales, fuertes, frios y secos. La temperatura media en esta estacion es de 2° 50.

En la primavera, que empieza con el mes de setiembre, lucen hermosos dias de sol, que vienen a elevar las frias temperaturas

(1) Tomamos por base de nuestras observaciones las temperaturas de Punta Arenas, no solo por ser la única ciudad de aquel territorio, sino porque es el centro de toda la rejion cuyo clima examinamos.

Digitized by Google

del invierno y a dar vida y lozanía a los campos y vigor a los ganados, que sufren no obtante con los fuertes vientos del suroeste, que en esta ocasion son casi constantes y huracanados, trayendo consigo algunas veces chubascos de agua y nieve. La temperatura media anual de esta estacion es de 6° 95.

Alguna de estas condiciones jenerales del clima de esta rejion, se acentúan mas en unos puntos que en otros, como por ejemplo, la sequedad de la atmósfera y el frio, que es mas intenso en la zona comprendida entre el cabo Negro y el rio Gallegos, el invierno mas riguroso y la nieve que cae mas abundante. En las zonas cercanas al estrecho la temperatura es mas templada.

Esta rejion está ocupada por los campos mas ricos de todo el territorio de Magallanes, en donde pacen millones de ganados y cuyas peculiaridades para la agricultura y otras industrias, habrán de ser examinadas mas adelante.

En cuanto al clima de la rejion austral de la Tierra del Fuego e islas del sur del canal Beagle, es mas lluvioso y húmedo que en la zona en que está situada Punta Arenas, pero en jeneral mas templado, especialmente en la isla Navarino, donde fué fundado en 1892 el puerto Toro por el gobernador de Magallanes don Manuel Señoret. La presencia de bosques en casi todas esas islas, y los canales que las rodean, influyen en esa condicion del clima. Las temperaturas son mas uniformes y los vientos menos fuertes. Como se ha visto en el informe elevado por el señor Señoret al ministro de Relaciones Esteriores sobre la espedicion de la *Magallanes* al sur en 1892, esas islas son aptas para la crianza de ganados y para muchas otras industrias ya establecidas.

En cuanto a las demas particularidades de la climatolojía como las mareas, la barometría, humedad, nebulosidad, las tempestades atmosféricas y la seismolojía, no ofrecen la importancia ni ejercen la influencia que ofrecen en otras zonas del pais. Sin embargo, las mareas en el estrecho de Magallanes, constituyen uno de los inconvenientes mas sérios para las embarcaciones menores, imposibilitando durante muchos dias del año, especialmente en la primavera y verano, cuando son mas frecuentes los vientos del suroeste, el tráfico en la bahía de Punta Arenas, que carece de una dársena de abrigo y de las obras artificiales mas elementales para hacerlo un puerto ade-

Digitized by Google

cuado para las transacciones comerciales cada vez mas en aumento.

La presion del aire es varia; la humedad mui inferior a casi la totalidad de las zonas del pais, pues, como ya hemos dicho, la característica del clima en Punta Arenas, Porvenir, etc., es el frio seco que domina tanto en invierno como en el otoño. Las tempestades eléctricas son rarísimas y los temblores no se conocen por los mas antiguos pobladores de Punta Arenas. No obstante, como ya se ha dicho, el doctor Nordenskjöld, ha encontrado volcanes apagados en la Tierra del Fuego setentrional.

Estas condiciones del clima de Magallanes lo hacen singularmente sano, no existiendo en el territorio enfermedades endémicas ni epidémicas, sino las que se introducen por falta de una previsora inspeccion sanitaria, como ha acontecido con la viruela y la alfombrilla, que pronto se han estinguido. Quizás sean las enfermedades pulmonares las mas comunes por efecto indirecto del clima.

La ciudad de Punta Arenas es mui sana, segun opinion de los facultativos, y a pesar de que no existe en ella un réjimen hijiénico ni tiene aun un servicio de desagües, que el aumento de la poblacion exije cada vez con mayor premura, pues el actual sistema de pozos y letrinas en las mismas casas y a corta distancia, muchas veces, traerá consigo resultados perniciosos para la salud pública, a pesar de sus excelentes condiciones climatolójicas.

Poblacion

No se conoce a punto fijo la poblacion del territorio de Magallanes a causa de circunstancias diversas; entre las principales figuran el aumento estraordinario que ha alcanzado en los últimos cinco años, la presencia casi repentina de una masa de aventureros buscadores de oro, que luego abandonó los lavaderos de la Tierra del Fuego y de las islas australes de Lenox y Navarino, la falta de una estadística reciente y otras causas secundarias.

El censo de 1895 asignaba al territorio de Magallanes una poblacion de 5,170 habitantes, sin contar, por supuesto, la raza indíjena.

Digitized by Google

Entre tanto, el gobernador del territorio, don Manuel Señoret, en la memoria de ese mismo año, elevada al Supremo Gobierno, calculaba la poblacion en la siguiente forma:

Punta Arenas	4,300	habitantes
Poblacion rural en el continente	1,200	»
Tierra del Fuego	2,000	»
Isla Dawson	200	»
Islas australes (Navarino, Lenox, etc).	500	»
Poblacion total	8,200	habitantes

En cuanto a la raza indíjena, segun los cálculos hechos por el ex-gobernador don Manuel Señoret, su poblacion se podia fijar de la siguiente manera en 1896:

Patagones	100
Alacalufes	500
Yaaganes	400
Onas	4,000
Total	5,000

Este número se ha reducido notablemente en los últimos años por efecto de las enfermedades y de la caza de que son objeto por parte de los estancieros.

Cálculos hechos en el año próximo pasado asignaban al territorio de Magallanes 11 a 12,000 habitantes, pero estas cifras han aumentado considerablemente durante el actual. El establecimiento de la línea de vapores nacionales a Punta Arenas, mantenida por los trasportes *Casma* y *Angamos*, se ha traducido desde luego en el trasporte de numerosas personas que han ido a buscar trabajo o establecer industrias en dicho territorio. Ha habido viajes en estos buques que han llevado 500 personas y en ningun caso han bajado de 100.

Los vapores de Buenos Aires o del Pacífico dejan dia a dia en Punta Arenas familias o personas aisladas que se incorporan a su poblacion y se establecen en condiciones favorables. El incremento de las industrias allí establecidas y los trabajos y construcciones públicas, como el ferrocarril a Mina Loreto, han hecho aumentar tambien el número de habitantes. Quizás no seria aventurado en fijar en 15,000 la poblacion blanca de todo el

Digitized by Google

territorio de Magallanes distribuida en el continente, en la Tierra del Fuego y en las islas, contando la poblacion rural y urbana.

De manera que si ese cálculo no es exajerado, y uniendo la poblacion blanca a la indíjena, se puede decir que la poblacion del territorio de Magallanes a fines de 1900, será de 18,000 habitantes.

La poblacion de Punta Arenas, que en 1898 alcanzaba probablemente a 6,000 habitantes, es posible que ahora se eleve de 7,000 a 7,500 habitantes.

El puerto Porvenir y la Tierra del Fuego llevan un desarrollo lento en su poblacion, a causa de la imprevision administrativa de entregar a cuatro o cinco concesionarios, 1.500,000 hectáreas. Así, la colonizacion no se ha podido efectuar, y la poblacion permanecerá poco ménos que estacionaria por esa grave falta administrativa. Porvenir contará a la fecha con 400 a 500 habitantes y la Tierra del Fuego y sus islas australes con otros 1,500.

La Junta de Alcaldes de Punta Arenas ha acordado últimamente el levantamiento de un censo jeneral del territorio para los primeros meses del año entrante. Aunque éste será un censo que no tendrá carácter oficial o legal, permitirá apreciar la poblacion de Magallanes, siempre que se haga con correccion y discernimiento. Será así un gran paso dado en el progreso de esa rejion, pues sin estadística no es posible apreciar su desenvolvimiento y progreso; y si a la estadística de la poblacion se uniera otra industrial, se obtendria un beneficio mucho mayor.

Division política

En presencia de una poblacion tan numerosa y cada dia en gran aumento, y en vista de la riqueza cada vez mas creciente del territorio de Magallanes, su actual situacion en la comunidad política de la República, es una aberracion. Fuera de que su categoría de *Territorio* no cuadra con la prescripcion constitucional que en su artículo 106 establece: «el territorio de la República se divide en *provincias*, las provincias en *departamentos*, los departamentos en *subdelegaciones* y las subdelegaciones en *distritos*», su division es absurda y entraña un inconveniente grave para su progreso.

Un territorio tan estenso, tan fraccionado por accidentes

Digitized by Google

naturales, tan rico, tan apartado del centro de las autoridades superiores del pais, no puede ser bien administrado por una sola autoridad que, en las condiciones en que se halla establecida, es *providencial* y es *dictatorial*, dispensadora casi absoluta de favores, prebendas y mercedes, autoridad casi sin contrapeso en el ejercicio de sus funciones, y que, por lo que toca a las fuerzas de un solo hombre, es superior a la voluntad mas decidida y a la actividad mas estraordinaria.

Un territorio que abarca alrededor de 200,000 kilómetros cuadrados, con poblaciones diseminadas en una área tan estensa, y necesitando cautelar intereses fiscales y particulares valiosísimos, no puede ser medianamente administrado por un solo Gobernador, asistido por una Junta de Alcaldes, por un Juez, por dos Subdelegados y otras autoridades subalternas.

Este hecho ha sido reconocido por todos los funcionarios públicos que ha tenido el territorio de Magallanes en los últimos años. En la última Memoria del Gobernador de dicho territorio, que lleva la fecha de 1.° de abril de 1900, se lee lo que sigue:

«Por mi Memoria anterior hice presente al Departamento de V. S. la conveniencia de proceder cuanto ántes a la division de este estenso territorio en dos subdelegaciones urbanas y en nueve rurales. Demostré entónces que este nuevo órden era exijido por la poblacion que dia a dia acrecienta; por los valiosos intereses que se radican en nacientes poblaciones que se levantan; para facilitar la accion de la justicia, *ahora costosa, tardía y jeneralmente dificil y hasta imposible, y para hacer mas eficaz la labor administrativa, hoi casi nula en estos distantes y dilatados parajes*».

«Ahora insisto nuevamente sobre punto tan importante, con tanta mayor razon, cuanto que esos fundamentos *subsisten en el dia con igual o mayor fuerza*, y ademas, porque la esperiencia está demostrando la necesidad de proceder en esta forma. Repetidas reclamaciones de estancieros radicados en el seno de la Ultima Esperanza, han obligado a esta Gobernacion a destacar en esa localidad un pequeño reten de policia para que contenga los excesos y desórdenes que produce la embriaguez, y, si no se ha procedido en igual forma en otros puntos de la Patagonia, ha sido solo por no reducir la escasa policia de que se dispone y con que se atiende a la custodia de los valiosos intereses aquí

Digitized by Google

radicados, por lo cual queda subsistente en esos territorios la intranquilidad mas completa por la falta de guardianes y sin la proteccion y amparo que presta la lei por la falta de jueces».

Ya el Delegado del Gobierno, don Mariano Guerrero Bascuñan, habia propuesto, por estas mismas razones, una division territorial en siete subdelegaciones, en lugar de las dos que existian hasta 1896, creadas por decretos de 3 de junio de 1873 y 10 de marzo de 1874, y despues de haberse fundado la poblacion Porvenir por decreto de 30 de junio de 1894 y de nombrarse un subdelegado para que la administrara, en conformidad a la lei de presupuestos de 1896.

La division propuesta por el Delegado del Gobierno, no fijaba los límites de dichas subdelegaciones, y solo las dividia en esta forma:

«La 1.ª La parte norte de la ciudad, partiendo de la plaza de Muñoz Gamero hasta Tres Puentes.

La 2.ª desde esa misma plaza hasta el Rio de los Ciervos por el sur.

La 3.ª desde Tres Puentes hasta Rio Pescado o Cabo Negro.

La 4.ª toda la parte continental desde Rio de los Ciervos para el sur.

La 5.ª abarcaria todos los contornos de Laguna Blanca.

La 6.ª las estancias de la Costa en la estension comprendida desde Cabo Negro hasta Punta Dungeness y

La 7.ª toda la Tierra del Fuego e islas australes».

Se comprende lo vago e incierto de esta division y la forma aun primitiva de organizacion administrativa adoptada y recomendada por dicho Delegado.

En 1899, el gobernador de Magallanes, don Carlos Bories, daba un paso mas en la reforma de la division política del territorio, pues proponia al Gobierno los siguientes límites y division del Territorio:

SUBDELEGACIONES URBANAS.—1.ª La parte norte de la ciudad, partiendo de las calles Roca y Arauco.

2.ª La parte sur desde las mismas calles y ademas, la zona rural comprendida entre los rios de los Ciervos y de las Minas, la Cordillera, la ciudad de Punta Arenas y el estrecho.

SUBDELEGACIONES RURALES.—1.ª *Tres Puentes y Rio Negro.*—Sus límites son: por el norte el rio Chabunco; por el sur, el lí-

Digitized by Google

mite urbano de Punta Arenas y el rio de las Minas; por el oeste, las cumbres de la península de Brunswick; y por el este, las aguas del estrecho.

2.ª *Chacabuco y Cabo Negro.*—Sus límites son: por el norte, Cabeza del Mar y una línea que desde el Despuntadero corra al occidente hasta encontrar las aguas del seno de Otway; por el sur, el límite norte de la 1.ª subdelegacion y el rio de los Canelos; por el oeste, el Estrecho y las cumbres de la península de Brunswick, y por el oeste, el cerro de Otway.

Esta subdelegacion comprenderá tambien las islas Isabel, Marta y Magdalena.

3.ª *Skyring y Laguna Blanca.*—Sus límites son: por el norte, la línea divisoria con la República Arjentina; por el sur, el límite norte de la 2.ª subdelegacion y las aguas del Despejo, Fitz-Roy, Otway, Cabeza del Mar, Pecket y el Estrecho: por el este, el grado 70° 22' de lonjitud que coincide exactamente con el límite occidental de los lotes de don José Menéndez, Blanchard y C.ª y Doré y C.ª, y por el oeste, el grado 72° de lonjitud.

Esta subdelegacion comprenderá tambien las tierras de Ponsomby.

4.ª *Punta Delgada y Dungeness.*—Sus límites son: por el norte y el este, la línea divisoria con la República Arjentina; por el sur, el Estrecho; y por el oeste, el límite oriental de la 3.ª subdelegacion.

5.ª *Última Esperanza.*—Abarcará todos los contornos de aquel seno.

6.ª *Rio de los Ciervos y Tres Brazos.*—La formará la parte de la península de Brunswick no comprendida en las demas subdelegaciones.

7.ª *Tierra del Fuego.*—Comprenderá la poblacion de Puerto Porvenir y la parte de la isla situada al norte de las cordilleras de Sarmiento.

8.° *Isla Dawson.*—Comprenderá la isla del mismo nombre.

9.ª *Islas Australes.*—Comprenderá todo el archípiélago al sur del canal Beagle y la parte de la isla grande de Tierra del Fuego que queda al sur de las cordilleras de Sarmiento.

Pero estas divisiones en subdelegaciones, persistiendo el error fundamental de la constitucion política del territorio, no resuelven la dificultad sino en parte, dejando subsistente la dificultad mayor para el progreso y desenvolvimiento de aquella rejion.

Digitized by Google

Lo mas natural y lójico, y lo verdaderamente constitucional y legal, es resolver fundamentalmente el problema creando la PROVINCIA DE MAGALLANES.

En 1892 se dió el primer paso en este sentido. El gobierno del Excelentísimo Señor don Jorje Montt, elevó a la consideracion del Congreso un mensaje creando el Departamento de Magallanes, sin que el Congreso se pronunciara sobre el proyecto. Dicho mensaje dice así:

«Conciudadanos del Senado y de la Cámara de Diputados:

«El desarrollo que ha tomado el Territorio de Colonizacion de Magallanes ha hecho indispensable someterlo al réjimen constitucional que impera en el resto de la República».

«Por decreto de junio de 1859 se erijió en Territorio de Colonizacion la estensa zona situada al sur de la provincia de Llanquihue, dependiendo únicamente de la Gobernacion de Punta Arenas. El aumento que ha tomado la poblacion en ese territorio y el incremento considerable que ha alcanzado la ganadería, la agricultura y los lavaderos de oro exijen la creacion de autoridades civiles que, dependiendo de la provincia de Llanquihue, formen un departamento rejido por la Constitucion y por las leyes, como el resto de la República».

«Por estas consideraciones y de acuerdo con el Consejo de Estado, tengo el honor de someter a vuestra aprobacion el siguiente proyecto de lei»:

«Art. 1.° Créase el Departamento de Magallanes en el territorio situado al sur de la provincia de Llanquihue. Este Departamento dependerá de dicha provincia y tendrá por capital la poblacion de Punta Arenas».

«Art. 2.° El Departamento de Magallanes tendrá los límites siguientes: al norte el paralelo 47; al este el deslinde con la República Arjentina; al sur y al oeste el océano Pacífico».

«Art. 3.° En el Departamento de Magallanes habrá, con los sueldos anuales que se indican: Un Gobernador, con 5,000 pesos; un Oficial de pluma, con 1,400 pesos; un Oficial del Rejistro Civil, con 1,400 pesos; un Tesorero Fiscal y Administrador de Correos, con 1,500 pesos; y un Médico de Ciudad, con 2,500 pesos».

«Habrá tambien un Juez de Letras, con 4,000 pesos; un Secre-

Digitized by Google

tario y Notario, Conservador de bienes raices, con una asignacion de 1,000 pesos; y un portero con 360 pesos».

«Art. 4.° Los subdelegados de Melinca y Muñoz Gamero, tendrán un sueldo anual de 1,200 pesos cada uno».

«Art. 5.° En el Departamento de Magallanes nombrará el Presidente de la República tres Alcaldes que tendrán las atribuciones que corresponden a las Municipalidades hasta que se ponga en rigor la lei de diciembre de 1891».

«Art. 6.° Para los efectos de la jubilacion solo se tomará en cuenta el setenta y cinco por ciento de los sueldos fijados en la presente lei».

«Art. 7.° El Departamento de Magallanes elejirá un diputado conjuntamente con el de Melipulli, y senador con la provincia de Llanquihue».

«Santiago, 18 de octubre de 1893.—Jorje Montt.—*Ramon Barros Luco*».

Indudablemente que la idea consignada en este mensaje no es un *desideratum* del problema que encierra la incorporacion del territorio de Magallanes a la comunidad política del pais, pero no se puede desconocer que su realizacion habria traido un mejoramiento considerable en la administracion política del territorio y un progreso evidente en su desarrollo. Habria sido este un gran paso dado en el sentido de crear la Provincia de Magallanes, idea que vino a manifestarse seis años mas tarde, y a la cual dió forma el diputado por Tarapacá don Cárlos T. Robinet, presentando a la Cámara, con fecha 9 de agosto de 1899, un proyecto en ese sentido y apoyado en las mismas consideraciones que hacia valer aquel mensaje del Ejecutivo.

Este proyecto fué apoyado por una presentacion hecha a la Cámara por numerosos vecinos de Punta Arenas, en la que se hacian valer las numerosas consideraciones que exijian una lei creando la Provincia de Magallanes, entre las que se hacian notar la de que las rentas municipales, ascendentes a 200,000 pesos, eran invertidas por el Gobernador, asesorado por una Junta de Alcaldes nombrada a propuesta suya, y la de que existian no ménos de 8,000 ciudadanos sin representacion electoral.

La Comision de Gobierno de la Cámara de Diputados, tomando en consideracion todos estos antecedentes, presentó el

Digitized by Google

siguiente informe sobre creacion de la *Provincia de Magallanes:*

«Honorable Cámara: La Comision de Gobierno ha estudiado el Mensaje del Ejecutivo sobre creacion del Departamento de Magallanes y la mocion del honorable diputado de Tarapacá don Cárlos T. Robinet, sobre creacion de una Provincia en el mismo territorio».

«Como lo espresa el Mensaje del Ejecutivo, el desarrollo que ha tomado el Territorio de Colonizacion de Magallanes, ha hecho indispensable someterlo al réjimen constitucional que impera en el resto de la República».

«La Comision cree que, atendida la distancia que separa esa rejion del resto del territorio poblado de la República, no habria conveniencia en darle el carácter de un Departamento y mucho ménos, hacerlo depender de la Provincia de Llanquihue, como lo propone el Ejecutivo».

«En caso de aceptarse la idea de crear un Departamento, él deberia depender de Valparaiso. Sin embargo, aunque existen comunicaciones marítimas y relaciones de comercio directas entre Valparaiso y Punta Arenas, la circunstancia ya apuntada de la lejanía de esta última ciudad y la falta de comunicacion telegráfica, dificultan la incorporacion de ese territorio a la provincia de Valparaiso y entraban el ejercicio de actos conjuntos de toda la provincia, como sucede en los casos de eleccion de senador y de diputados».

«Parece, pues, conveniente dar a la organizacion administrativa del Territorio de Magallanes, cierta autonomía que, como ahora, haga depender al Jefe Político directamente del Presidente de la República».

«Esto podria obtenerse creando un Departamento autónomo o una nueva Provincia. La Comision cree que esta última idea se adapta mas, si no a la letra, a lo ménos al espíritu de la Constitucion, dejando para cuando el progreso de aquella localidad lo requiera, la creacion de los departamentos en que esta provincia haya de dividirse».

«En consecuencia, tenemos el honor de proponeros, en reemplazo de los proyectos antes enunciados, el siguiente proyecto de lei»:

Digitized by Google

«Art. 1.° Créase en la parte austral de la República una Provincia que llevará el nombre de: Provincia de Magallanes, cuyos límites serán»:

«Por el norte, una línea que, partiendo del cabo Tres Montes, siga por las cumbres de la península de Taitao que dividan las aguas tributarias del golfo de Pénas de las que corren hácia el Pacífico y canales interiores de las Guaitecas, hasta el límite con la República Arjentina y continúe hácia el sur coincidiendo con este último límite hasta la punta Dungeness; por el oriente, el límite con la República Arjentina desde su interseccion con el *divortia aquarum* de la península de Taitao hasta el canal Beagle, y en seguida este último canal hasta su estremo oriente y el Océano Pacífico; por el sur y el poniente, el Océano Pacífico».

«Art. 2.° La capital de la Provincia de Magallanes será la ciudad de Punta Arenas».

«Art. 3.° Habrá en esta Provincia un Intendente con el sueldo anual de 10,000 pesos, un Secretario con 3,000 pesos, un Oficial de número con 1,800 pesos, y un portero con 600 pesos.

«Habrá tambien un Subdelegado para la Tierra del Fuego con 2,400 pesos y una subvencion de 600 pesos para casa».

«Art. 3.° La parte del Territorio de Colonizacion de Magallanes que queda fuera de los límites de esta provincia, y comprendida entre el rio Comau o Bodudahue y el *divortia aquarum* de la península de Taitao, quedará incorporada al departamento de Quinchao de la provincia de Chiloé».

«Sala de Comisiones.—Santiago, 2 de enero de 1900.—*M. A. Prieto.—Eliodoro Yáñez.—Cárlos T. Robinet*, Diputado por Tarapacá.—*Luis A. Vergara.—Joaquin Echenique*».

Este proyecto, ademas de los defectos constitucionales que encierra, algunos de los cuales advierte la misma Comision, contiene otros que manifiestan que el asunto no ha sido suficientemente estudiado, y que conviene manifestar para la mejor realizacion de esta idea.

Desde luego, el proyecto omite un punto capitalísimo y que atañe a la Constitucion electoral de la provincia de Magallanes. No teniendo este territorio la poblacion requerida para elejir Senador o Diputado, natural habria sido consultar una disposicion, que como la 7.ª del mensaje de Ejecutivo, indicara taxati-

Digitized by Google

vamente que esa eleccion se hará en union con la provincia de Llanquihue, formando ámbas una agrupacion electoral.

En seguida, el proyecto, en su artículo 4.°, entra a modificar los límites de la provincia de Llanquihue y de Chiloé, sin tomar en consideracion necesidades de un alto interes público con respecto a los territorios australes. Así, segrega el territorio comprendido entre el estero de Coman y rio Bodudagüe y el paralelo de 47°, que por el decreto de 24 de noviembre de 1894, se estableció de una manera clara y categórica que pertenecia al departamento de Llanquihue, y lo agrega al departamento de Quinchao de la provincia de Chiloé, sin conocerse cuáles son las razones de interes público que militan para ello, ya que las jeográficas le son enteramente desfavorables.

Por último, establece en su artículo 3.° un personal político-administrativo insuficiente, una gradacion de sueldos en los empleos completamente antojadiza, como tendremos ocasion de manifestarlo mas adelante.

Al resolver esta importante cuestion de la creacion de la provincia de Magallanes, es menester contemplar en su conjunto toda la zona austral desde el departamento de Llanquihue y provincia de Chiloé hasta el cabo de Hornos. A nuestro entender, el abandono y consiguiente atraso o estagnacion de la casi totalidad de esa rejion, se debe al imperfecto conocimiento que de ella se tiene, de donde ha dimanado una division territorial a todas luces inconveniente y, por decirlo así, absurda.

Desde luego, tenemos que la parte continental de Chile desde el departamento de Llanquihue hasta su estremidad austral en la península de Brunswich, en una estension de mas de *doce grados jeográficos*, pertenece hasta el paralelo de 47°, a dicho departamento; y de ahí hasta el término de aquella península, al territorio de Magallanes. Mas o ménos *seis grados*, para cada uno.

En cuanto a la parte de las islas, pertenece desde el canal de Chacao hasta la península de Tres Montes, o sea en una estension de mas de *cinco grados jeográficos*, a la provincia de Chiloé; y desde esa península hasto el cabo de Hornos, o sea, en una estension de *nueve grados*, al territorio de Magallanes.

Se comprende a primera vista, sin hacer esfuerzo alguno, que una estension tan considerable de territorios desconocidos e

Digitized by Google

inesplorados en gran parte, no pueden ser medianamente atendidos por tres o cuatro funcionarios, y que el estagnamiento de esa inmensa y riquísima zona continuará por muchos años, miéntras no se la subdivida administrativamente y se le ponga bajo la tutela de funcionarios públicos activos e intelijentes que, comprendiendo que gobernar es poblar, y que la poblacion es riqueza, influirán por todos los medios que estén a su alcance para que los Poderes de la nacion presten a dicho territorrio el continjente de sus leyes y disposiciones de ámplia proteccion y amparo, que pueden reasumirse en una: **Colonizar.**

De manera que los lejisladores, al dictar la lei de creacion de la provincia de Magallanes, deben tener en vista esta idea primaria de subdividir la rejion austral para que sea convenientemente administrada y atendida.

Hace 30 años que el capitan de fragata don Enrique M. Simpson, pedia la creacion de colonias en el valle del Aysen, como lo hemos visto en capítulos anteriores, y hace 20 años que el capitan de navío don Francisco Vidal Gormaz pedia otro tanto para el archipiélago de las Guaitecas, al mismo tiempo que abogaba por la creacion de un departamento en dicho archipiélago.

En 1878 publicó el señor Francisco Vidal Gormaz un interesante artículo sobre los archipiélagos de Guaitecas, Chonos y Taitao, que completó y reprodujo once años despues (1889) en El Ferrocarril, en vista de los propósitos del Gobierno en aquella época de fomentar la colonizacion y poblacion de la rejion austral del pais, artículo que en el momento presente tiene la misma oportunidad, pues sus observaciones son tan exactas, sus datos tan completos y sus ideas tan progresistas, que hoi como ayer, son de positiva importancia, toda vez que aun no se han realizado los patrióticos anhelos de ver poblada y esplotada industrialmente aquella riquísima porcion del pais, y que se trata de la division territorial de la rejion austral.

El artículo del señor Vidal Gormaz, que reproducimos íntegro, para que lo tomen en cuenta nuestros lejisladores, dice así:

«I.—Por los 43° 45' de latitud S principia sobre las costas chilenas un grande archipiélago que se dilata 343 kilómetros o sea hasta el paralelo de 47° S. Su ancho es mas o ménos como el que ofrece la cordillera de la costa en la rejion continental y

Digitized by Google

el archipiélago de Chiloé, que es su continuacion, pues el canal Moraleda que separa las islas del continente, solo es la prolongacion del gran valle central de Chile que, hundiéndose en los 41° 30 de latitud, se dilata en forma de canal hasta el istmo Ofqui, en 46° 40'. El istmo es una llanura baja y pantanosa que impide su continuidad hasta el golfo de Penas, o hasta el estrecho de Magallanes por los canales Messier y Smith.

El estremo norte del archipiélago citado se apellida Guaitecas. No ofrece límites naturales que permitan precisar la estension del grupo de una manera clara, sin embargo, se subdivide en dos secciones demarcadas convencionalmente, llamándose Guaitecas Grandes a las islas del NO y Guaitecas Chicas a las del SE.

Las islas Guaitecas, en jeneral, son de mediana altura, mui boscosas, de perfiles suaves y redondeados y del todo semejantes a la parte austral del archipiélago de Chiloé, y, por lo tanto, con terrenos aptos para permitir una agricultura apropiada a su clima lluvioso, aunque de temperatura templada y sin transiciones fuertes y bruscas en todas las estaciones del año.

En algunas de las islas se encuentran viejos manzanos que atestiguan haber existido familias radicadas en esos puntos, y, en consecuencia, que la tierra en que yacen no es pobre, confirmándolo tambien el hecho de que la papa crece allí espontáneamente, como así mismo las que suelen abandonar los labradores de maderas y los pescadores.

En las Guaitecas queda aun una familia paya, última reliquia de sus antiguos pobladores; vive de la pesca, del corte de maderas de construccion, y poco de la agricultura. Es simi-civilizada y se encuentra en frecuente trato con los labradores chilotes que esplotan las islas.

En la parte E de las Guaitecas Grandes se encuentra el puerto de Melinca, fundado allá por los años de 1859, sin mas fin que la esplotacion de las maderas y la pesca de lobos marinos (1). El pequeño establecimiento implantado en él se ha ensanchado algo al presente, y algunas familias se han radicado en torno de ese centro de poblacion, único apoyo de los prole-

(1) El nombre de Melinca es ruso y lo impuso el fundador del puerto, don Felipe Westoff, en memoria de su hermana Melinca.

Digitized by Google

tarios que se ocupan de esa dura tarea del corte de maderas o del aterido ejercicio de la pesca de los lobos marinos, que abundan en grupos numerosos sobre las costas occidentales y aun en los bosques, donde tienen sus guaridas.

En Melinca se ha despejado ya una pequeña parte del terreno y en él se cultivan hermosas hortalizas de todo jénero, que satisfacen el gusto delicado de las pocas personas que allí saben apreciar ese regalo que les brinda el suelo agradecido.

Cuando se desboscaba el terreno de Melinca para instalar el primer establecimiento, se hallaron en él muestras de antiguos cultivos, y tambien hachas de piedra de las que usaban los antiguos indios payos, puntas de flechas y aun los platos de madera de cipres de que se servian y que aun están en uso en el sur de Chiloé.

El ganado lanar prospera bien en las Guaitecas; igual cosa sucede con el porcino, el cabrío y el borrico. El caballo se desarrollaria tambien, pero no tiene cabida por no haber necesidad de él y carecer las islas de sendas que permitan cruzar sus espesos bosques siendo las embarcaciones el mejor sistema de viabilidad.

Al norte de las Guaitecas Grandes se encuentra el hermoso puerto Law, uno de los mejores de aquellas desoladas costas y que seria un amparo inestimable para los navegantes si hubiese en él alguna poblacion y los recursos necesarios para auxiliar a los buques averiados por los temporales de aquel proceloso mar. Desgraciadamente solo se encuentran en el puerto los alimentos que brinda la naturaleza: ostras, choros y otros mariscos, abundantes peces, algunas plantas comestibles anti-escorbúticas y excelente aguada.

Poblado el puerto Law, seria el hospital obligado, si se me permite el calificativo, para los buques que sufrieran averías en su viaje al cabo de Hornos; pero por el abandono en que se encuentra, nadie recurre a él y los buques arriban a Ancud y aun a Valparaiso, con notable perjuicio y desandando un camino granjeado a veces con gran trabajo.

Finalmente, puerto Law está llamado a ser un abrigadero de mucho interes cuando los archipiélagos australes de Chile tomen alguna importancia, lo que habrá de ser pronto, merced a los

Digitized by Google

medios industriales a que se prestan y que mas adelante daremos a conocer brevemente.

II.—Despues de las islas Guaitecas corre al sur el dilatado archipiélagos de los Chonos, cuyo límite austral puede fijarse en el canal Pulluche, por los 45° 5' de latitud.

Los Chonos forman un gran conjunto de islas grandes y pequeñas, estremadamente boscosas todas ellas, agrestes, deshabitadas casi en absoluto, aunque pobladas accidentalmente por los madereros chilotes en las estaciones de primavera y verano, teniendo tan solo un establecimiento fijo en el puerto de Tangbac, de las islas Chalacayec o Chelcayec, por los 45° 02' de latitud y 73° 45' de lonjitud oeste de Greenwich. En este establecimiento se preparan los famosos choros en conserva que conocemos en esta capital como confeccionados en Calbuco.

El archipiélago ofrece canales trasversales accesibles para toda clase de buques, como el de Darwin, el Niálac (?) y otros así, como numerosos puertos con excelente abrigo; pero solo son frecuentados por pescadores, uno que otro buque ballenero y, anteriormente, por los barcos que cargaban los hielos que se esplotaban en la laguna de San Rafael.

Sin embargo, mirando el archipiélago bajo el punto de vista de la industria, ofrece abundante pesquería, mariscos variados y en grandes cantidades, excelentes maderas de construccion, como cipres, roble, muermo, tepú, laurel, varias clases de mañíus, canelo, tenín y varias otras que seria prolijo enumerar.

Para la agricultura en pequeño se encuentran algunos valles en los cuales se producirian bien el manzano, las hortalizas, las papas, pudiendo ademas desarrollarse algunas gramíneas; pero el archipiélago se halla abandonado al presente, no obstante de contar ya con ejemplos prácticos que han manifestado su aptitud y su importancia relativa para la crianza de toda clase de ganados y la planteacion de algunas industrias.

Como en las Guaitecas, se encuentra en los Chonos la papa silvestre, pero cuando se siembra y se atiende debidamente, rinde con abundancia y de buena calidad. Nada se hace al presente en este vasto archipiélago. Sus habitantes son moradores de temporada, que desde Chiloé a Melinca, se dirijen a él para la esplotacion de la madera de cipres y otras, abandonándololo en

Digitized by Google

seguida cuando entra el invierno. Pocas veces suelen invernar en los Chonos algunos grupos reducidos de labradores.

Muchas de las islas abundan en pizarras de buena calidad que se dejan ver en las montuosas playas, artículo que habrá de formar mas tarde un importante ramo de industria, por la facilidad con que podria esplotarse y por su abundamiento.

La rejion continental que mira al archipiélago, ofrece a su vez valles boscosos importantes para la ganadería, y en algunos puntos, llanuras pastosas que hacen sospechar la existencia de un suelo apropiado para la hortaliza, el centeno, y algunos otros granos especiales y propios para los climas lluviosos El manzano y la papa deben de prosperar mui bien, especialmente esta última.

Grandes rios bajan del oriente y corren por los valles de los Andes, siendo algunos de largo curso como el Palena, el Aysen, el de los Huemules y otros, los cuales deberán servir mas tarde para bajar las maderas del interior. Los valles que recorren son en jeneral propios para la crianza de ganado mayor, porcino y cabrío, lo que no es dable poner en duda, desde que es notorio de que en ellas abunda el huemul, habiendo comenzado a propagarse el bovino que abandonó en 1874 el comandante de la corbeta *Chacabuco.*

III.—Al sur de Pulluche sigue la rejion llamada archipiélago de Taitao, que comprende ademas la península de este nombre, y cuya estremidad SO constituye la península de Tres Montes. El archipiélago es inmenso, de aspecto agreste, mui boscoso y con elevaciones considerables; pero algunas de las islas orientales ofrecen planicies adecuadas para el cultivo y de igual manera la parte continental, especialmente en el sur y en las vecindades del golfo de Penas.

Taitao es la rejion que mas abunda en maderas esplotables para los labradores de Chiloé; las mayores loberías existen en ella, y el espléndido ventisquero de San Rafael que, descendiendo hácia el mar por los 46° 35′ de latitud, se interna en el seno salado de su nombre por mas de siete kilómetros, presenta un elevado y espacioso fronton del cual se desprenden a cada momento carámbanos inmensos que flotan sobre las aguas y que se esplotan por una compañia particular y privilejiada con largueza inconsciente y de pernicioso precedente, pues se le habian concedido los hielos hasta el polo!

Digitized by Google

La importancia del archipiélago y península de Taitao es mediocre al presente, y fuera de los recursos ya citados, solo ofrece dos puertos esteriores de grande interes para la navegacion, el del Refujio y el de Otway. Este último es mui importante y seria mui frecuentado si ofreciese algunos recursos a mas de la bondad de su surjidero.

IV.—De las observaciones anteriores se deduce:

1.° Las islas Guaitecas, Chonos y Taitao tienen al presente dos centros fijos de poblacion: Melinca y Tangbac, ya que no podemos contar entre ellos el estinguido establecimiento industrial de San Rafael, centros sin lei ni Dios, desde que no hai autoridad alguna que atienda a la seguridad y garantia de los obreros de aquellas comarcas, que vijile sobre el corte de las maderas y evite los destrozos innecesarios, regularice la pesca para que no se agote, y en fin para que tenga al corriente a la primera autoridad del pais sobre lo que ocurre en aquellas apartadas comarcas.

2.° Aquellas rejiones son aptas para ciertos cultivos en muchas de sus localidades y favorable para el desarrollo del ganado mayor, porcino, cabrío y lanar, mui especialmente en las abras y valles de la cordillera, segun lo justifican los infelices ensayos que se han realizado en pequeño en los últimos tiempos.

3.° Desarrollada la ganadería en grande escala, aquellas desoladas rejiones se convertirian en pocos años en una abundante fuente de riqueza para el pais, creando, en consecuencia, diversos centros de poblacion y variadas industrias que le darian impulso, como curtidurías, saladeros de carne, tonelerías, etc., que darian ocupacion a los abundantes brazos que hoi no encuentran trabajo remunerador en la poblada provincia de Chiloé.

4.° Se prestan ademas para la esplotacion de los hielos naturales de los ventisqueros de Poyehuapí, San Rafael y otros, no ménos que para la de pizarra, que abunda en las costas, la pesquería, la conservacion de mariscos y la caza de lobos de mar.

Establecidos algunos centros industriales en aquellos archipiélagos, el mismo curso de las cosas exijiria la habilitacion de algunos de los puertos esteriores como Low, Refujio, Otway, y

Digitized by Google

por consiguiente la radicacion de poblaciones fijas en cada uno de ellos, lo que daria grande importancia a esos escelentes puertos. Los buques averiados en el mar arribarian a ellos, lo que les proporcionaria un impulso no insignificante y activaria su comercio. Los citados puertos y otros varios de fácil acceso para los buques de vela, están llamados a facilitar la navegacion y a ser los verdaderos almacenes de la industria de aquellas comarcas.

V.—Se ha mirado con desden inconsciente los archipiélagos al sur de Chiloé, desde hasta cierto punto de vista justificable, si tomamos en cuenta las informaciones dadas sobre ellos en el siglo pasado y en los tiempos de nuestra emancipacion política, no menos que las apreciaciones de viajeros ilustres como el almirante Fitz-Roy, Darwin y otros, que no pudieron darse cuenta de la importancia de aquella rejion insular, que estudiaron mui a la lijera.

Hágase de los citados archipiélagos un departamento, dóteseles convenientemente, segun sus necesidades, dénseles ciertas garantías y franquicias que faciliten su incremento y desarrollo; proporciónenseles medios de comunicacion con el norte de la República, y en cortos años se formaria con los archipiélagos reunidos *una nueva provincia marítima* y el emporio de nuestros mejores marinos, educados en el mas tempestuoso de nuestros mares».

Pues bien, esta estensa y productiva zona marítima que hace mas de veinte años reclamaba la mas preferente atencion del Estado, permanece estagnada por falta de una colonizacion metódica, de una proteccion decidida de los poderes públicos y de una division administrativa conveniente.

Agregados esos numerosos grupos de islas al departamento de Castro, el cual comprende toda la parte sur de la grande isla de Chiloé y las islas situadas al sur del departamento de Quinchao, no han podido ser medianamente atendidos por la autoridad administrativa. El desarrollo lento y raquítico que han tenido algunas de esas islas se debe al esfuerzo particular de pobres industriales; pero tal es la fuerza intensiva de dicho territorio, que ha obligado al Gobierno a habilitar como puerto

Digitized by Google

menor la caleta de Puerto Low (1). Si la colonizacion se hubiera llevado veinte años atras a esos archipiélagos, hoi serian asiento de una próspera y rica provincia marítima.

Por falta de esa misma colonizacion y proteccion decidida del Estado, ha muerto la colonia establecida en el Palena, situada en el continente, precisamente frente al estremo norte del archipiélago de las Guaitecas, perdiéndose esfuerzos que con esa proteccion habrian permitido aclimatar la colonizacion y desarrollar las industrias ganadera, pesquera y la de madera.

Y si esto ha sucedido con una colonia ya establecida, a la cual no se llevaban colonos, ¿qué ha podido esperarse de la proteccion y amparo del Estado para todos los territorios y los hermosos valles regados por los rios patagónicos que solo ahora despiertan interes porque nos son disputados por la República Arjentina?

Hace treinta años que el capitan Simpson, el primer esplorador del Aysen, pedia al Gobierno de Chile que enviara colonizacion a los fértiles valles regados por ese rio navegable para embarcaciones menores, y solo ahora ha venido a verse la conveniencia de esa medida porque nos lo disputa la República Arjentina. Otro tanto sucede con los valles situados al norte de ese rio, regados por el Cisnes, el Yelcho o Futalenfu, el Puelo, el Manso, etc., y los que se hallan al sur del Aysen hasta el paralelo de 52°, que son materia de esploraciones y de reconocimientos, solo cuando el Arbitro tiene sometido a su fallo la pertenencia de esos valles chilenos.

Pero a fines de 1897 y principios de 1898, sucedió un caso típico de proteccion gubernativa para el territorio austral. Se pidieron propuestas para el arrendamiento de las islas Wellington, ántes de ser esploradas convenientemente, pues apénas se conocian sus contornos. El resultado no se dejó esperar. Verificado el remate, algunos de los subastadores, halagados con ri-

(1) El decreto respectivo dice así:

«N.° 3,021.—*Santiago, 27 de noviembre de 1900.*—Vistos estos antecedentes, decreto: «Habilítase como puerto menor la caleta de Puerto Low, en donde funcionará una Tenencia de Aduana dependiente de la de Ancud, y que será servida por un Teniente Administrador y un marinero, con el sueldo anual de 720 pesos el primero y 270 pesos el segundo. Tómese razon, comuníquese y publíquese.—ERRÁZURIZ.—*Nicolas Gonzalez E.*»

Digitized by Google

sueñas espectativas, se dirijieron a reconocer la isla grande del grupo, y no encontrando lo que su fantasía les habia sujerido, volvieron desalentados, perdiendo tiempo y capitales, y lo que es mas importante, desacreditando las condiciones reales y positivas de esas islas, para las industrias que pueden establecerse en ellas, despues de algunos trabajos preliminares, como pudo constatarlo el injeniero don Julio Acuña Castro, empleado de la Oficina Hidrográfica, enviado en aquella temporada a hacer un reconocimiento de la isla, el que efectuó de una manera mui somera por falta de tiempo y de elementos adecuados para el objeto.

Nos hemos estendido demasiado en la cita de estos antecedentes, sin aducir otros que atañen a las islas de Lenox, Navarino y demas de los grupos cercanos al canal Beagle (de que nos hemos ocupado en otra parte), para manifestar con hechos positivos, que la falta de division administrativa, de funcionarios encargados directamente de atender y hacer progresar los territorios australes, ha traido consigo, fuera de otras causas, el estagnamiento y el abandono de rejiones tan vastas como ricas que podrian ser un factor poderoso de riqueza nacional, si estuvieran administradas y convenientemente esplotadas.

Estos antecedentes justifican bastante, a nuestro entender, las ideas que deben tener en vista los poderes públicos al crear la provincia de Magallanes y tratar del mejoramiento de la zona austral. Esas ideas podrian condensarse así:

1.ª Se segregan de la provincia de Llanquihue los territorios situados al sur del estero Comau y rio Bodudagüe;

2.ª Se segregan del territorio de Magallanes los territorios continentales situados al norte del paralelo de 51°.

3.ª Se segregan de la provincia de Chiloé los archipiélagos de Guaitecas, Chonos y Taitao;

4.ª Se crean tres Territorios de Colonizacion, que pueden ser el asiento de tres futuras provincias, y que se denominarán:

a) *Territorio de las Guaitecas*, que comprendería todas las islas situadas al sur de la grande isla de Chiloé hasta el paralelo de 47°;

b) *Territorio del Aysen*, que comprendería los territorios situados al sur del estero Comau y rio Bodudagüe, por el norte,

Digitized by Google

y rio de los Huemules, por el sur, entre el mar y la línea divisoria de aguas que separan de la República Arjentina.

c) *Territorio del Backer* (1), que comprenderia la parte continental entre el rio de los Huemules y el paralelo de los 51°, y la insular desde el golfo de Penas hasta el estrecho de Nelson.

5.ª Se crea la *Provincia de Magallanes*, que tendria por límite norte, en la parte continental, correspondiente a Chile, el paralelo de 51°, y en la insular, el estrecho de Nelson, que la separaría del *Territorio del Backer*. En cuanto al límite norte que lo separa de la República Arjentina, así como el oriental, serian los mismos fijados por el tratado de límites con esa República Al sur y al occidente, los límites de la Provincia de Magallanes serian el océano Pacífico.

La provincia de Magallanes constaria por ahora de dos departamentos: *Punta Arenas* y *Porvenir*. El primero comprendería toda la parte continental de la Provincia, y el segundo la parte insular.

Las subdelegaciones y distritos podrian establecerse tomando por base la division propuesta por el gobernador don Cárlos Bories.

La implantacion de este último servicio administrativo, podria verificarse inmediatamente, sin esperar la lei jeneral, con solo un decreto gubernativo que así lo ordenara, y que por el momento presente, estaria de sobra justificado con los avances que hace el gobierno arjentino en el seno de la Última Esperanza, rejion que formaria parte de una de las subdelegaciones dependientes de la gobernacion de Punta Arenas.

Para los efectos electorales, la provincia de Magallanes formaria una agrupacion con la provincia de Chiloé para la eleccion de Senador; y los departamentos de Punta Arenas y Porvenir con el departamento de Castro para la eleccion de diputado, siempre que segun el censo que se practicara, no les correspondiera la eleccion de un diputado por la fraccion de 15,000 habitantes a que se refiere el artículo 21 de la Constitucion.

En cuanto al personal administrativo de la Provincia de Magallanes y Territorios de Colonizacion de las Guaitecas, del

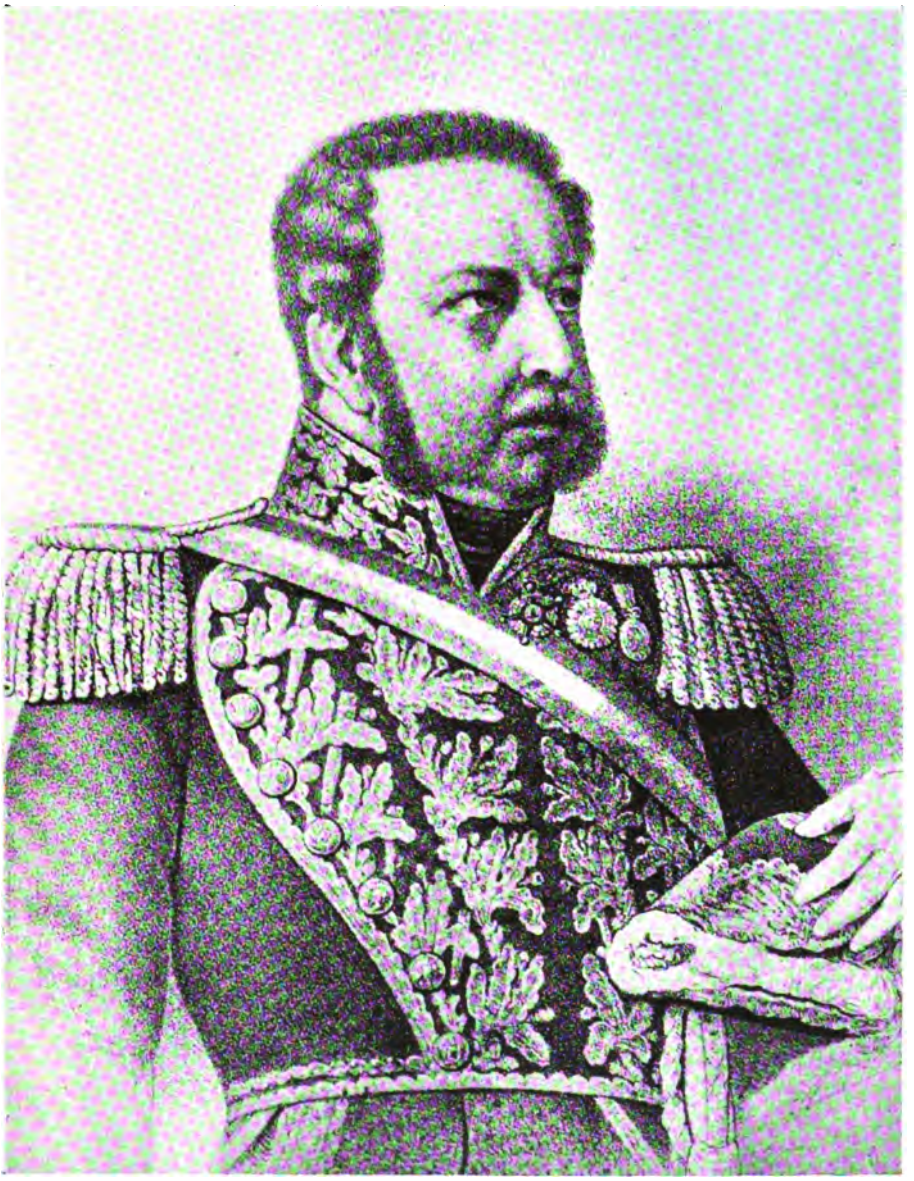
(1) Esta denominacion podria modificarse al dictar la lei correspondiente.

Digitized by Google

Aysen y del Backer, y a los sueldos que les correspondiera, serian fijados por la lei en conformidad a la carestía y a las dificultades inherentes a los territorios australes.

Tenemos la mas firme conviccion patriótica, que si se realiza una reforma de division política y administrativa como queda bosquejada anteriormente, se habria dado un gran paso en el sentido de prestar enérjica y decidida proteccion a los territorios australes. Lo demas lo harian las leyes complementarias a que nos referiremos en el curso del presente trabajo y a las disposiciones de carácter administrativo indispensales, tendentes unas y otras a colonizar dichos territorios, a constituir la propiedad, a hacerse construcciones de carácter público y a fomentar por todos lo medios posibles el progreso industrial y social de aquella vasta y riquísima zona de la República.

Digitized by Google



Manl. Pilnuf

Digitized by Google

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.

Digitized by Google

CAPÍTULO II

La primera colonia nacional en el Territorio de Magallanes

Fundacion de «Fuerte Búlnes».—Causas que orijinaron este acto administrativo.—Su alcance internacional.—Gloria de la administracion Búlnes.—Lento desarrollo de la colonia.—Su traslacion a Punta Arenas.—Los primeros gobernadores.—El motin de Cambiazo.—Restablecimiento del órden.—Asesinato del gobernador don Bernardo Philippi.—Los nuevos gobernadores de la colonia.—El motin del 77.—La nueva era.

La fundacion de «Fuerte Búlnes» en el estrecho de Magallanes, es uno de los actos mas tracendentales verificados por el Gobierno de Chile, bajo cualquier punto de vista que se le mire, de órden interno o internacional, de ensanche de la autoridad y dominacion nacional, considerablemente restrinjida al centro del país en los primeros años de nuestra vida republicana, de implantacion de la colonizacion en los territorios mas australes del pais, de seguridad para la navegacion por aquella ruta marítima, y hasta como un acto de humanidad, a la vez que de civilizacion y de progreso, estableciendo un puerto de refujio y de abastecimiento para las naves de todos los pabellones que surcaran los procelosos mares del sur.

Tal es la importancia capital de los propósitos gubernativos que se tuvieron en cuenta al establecer esa colonia y a sus consecuencias mas inmediatas; pero si hubiéramos de analizar sus resultados en el porvenir, en órden al desarrollo de la poblacion, de las industrias y de la riqueza en aquella rejion, y al afianzamiento de la soberania nacional en territorios que se nos han pretendido arrebatar, habríamos de declarar desde luego, que aquel acto fija uno de los fastos mas brillantes de la historia de Chile y constituye, por sí solo, la gloria de una administracion encarnada, robustecida, prestijiada por la preclara figura militar y política del Jeneral don Manuel Búlnes.

Digitized by Google

Ya hemos relacionado los hechos que trajeron por consecuencia la fundacion de «Fuerte Búlnes», al ocuparnos en el Capítulo XIV de las esploraciones chilenas a los mares australes y al referirnos especialmente a la espedicion de don Juan Williams al estrecho de Magallanes en la goleta *Ancud*. Allí hicimos mérito del acta de fundacion de la colonia en el puerto del Hambre y de los primeros trabajos ejecutados para su establecimiento, indicando a la lijera cuál fué el móvil principal que guió al Gobierno para echar las bases de esa colonizacion en el estrecho de Magallanes. Ahora debemos ocuparnos con mayor latitud de un hecho histórico de tanta trascendencia.

Han sido motivo de algunas investigaciones las causas que orijinaron la fundacion de «Fuerte Búlnes». El ilustre historiador nacional, don Diego Barros Arana, publicó en EL FERROCARRIL del 26 de diciembre de 1899, un interesantísimo artículo sobre esta materia, en el que esplica cuál fué la causa determinante, en su sentir, de la ocupacion del estrecho y de la fundacion en él de una colonia chilena. Constituyendo esta notable pájina histórica uno de los fundamentos de esa colonizacion, habremos de reproducirla íntegra, no solo por esa circunstancia, sino por su interes jeográfico. Dice así:

«En 1843, cuando Chile fundó su primer establecimiento en el estrecho de Magallanes, todos los territorios denominados «Patagonia», «rejion magallanica» y «Tierra del Fuego», eran considerados vacuos por los jeográfos y por los cartógrafos. En vano la Constitucion de Chile declaraba que el dominio de esta República se estendia hasta el Cabo de Hornos. En vano tambien algunos jeográfos arjentinos sostenian que el territorio de la Confederacion llegaba hasta los confines australes de América. Los mapas grandes o pequeños que se publicaban en Europa, fijaban jeneralmente el límite austral de Chile al sur del archipiélago de Chiloé, y el de la República Arjentina en las márjenes del rio Negro. En los tratados de jeografía se daban a esos dos paises aquellos límites australes, que aparecen trazados en los mapas que recordamos. «Como la estremidad de la América del Sur, que los jeográfos están acordes en llamar Patagonia, no ha sido ocupada por ninguna potencia, dice un escritor mui competente en estas materias, y como las pretensiones de los españoles a este respecto no son reconocidas por las potencias

Digitized by Google

europeas», debia tratarse de esas comarcas en seccion aparte de los estados limítrofes (1).

«La España, es verdad, en virtud del derecho de descubrimiento, y de le célebre donacion pontificia de 1493, se habia considerado dueña absoluta de esos dilatados territorios. En el siglo XVI (1583) habia fundado en el estrecho de Magallanes dos establecimientos que desaparecieron de una manera terriblemente lastimosa (2). Otras poblaciones fundadas dos siglos mas tarde en las costas orientales de la Patagonia, no tuvieron una existencia mucho mas próspera y estable. Despues de estas desgraciadas tentativas de colonizacion, y durante largos años, nadie pensó en establecerse en una rejion que se creia sumamente pobre e inhospitalaria, de clima rigoroso e insoportable, estéril en producciones utilizables y poblada, ademas, por salvajes feroces e irreductibles. Los nombres fatídicos de «pais del Diablo», «tierra de la Desolacion», «puerto del Hambre», dados a algunos de aquellos territorios, eran suficientes para hacer abandonar todo proyecto de ocupacion estable».

«Pero los progresos subsiguientes de la jeografía modificaron ántes de mucho tiempo la opinion desfavorable que se habia formado sobre aquellas rejiones. La comision encargada por el gobierno ingles de levantar la carta hidrográfica de la estremidad austral de América, las estudió con rara prolijidad entre los años de 1826 y 1834, dando nueva y mas completa luz sobre su jeografía, sus condiciones de habitabilidad y su utilizacion para el comercio y para la industiria. Los mapas levantados por los esploradores, así como las relaciones que escribieron, y que han dado merecida celebridad a los capitanes Parker King y Fitz Roy, completados con las notables observaciones del insigne

(1) Adrien Balbi, «*Abregée de geógraphie*», p. 1888. Este mismo concepto determina la demarcacion de límites asignada a estos paises en los mapas y en las obras jeográficas o enciclopédicas publicadas en aquellos años. Aun en la *Jeografía universal* de don Mariano Torrente (Madrid, 1828) se dan a Chile y a la República Arjentina los límites australes de que hablamos mas arriba.

(2) Vease la historia de esos establecimientos en nuestra *Historia Jeneral de Chile*, parte 111, cap. X.—*Notas de don D. B. A.*

En las pájs. 72 y siguientes de este libro, al hablar de la espedicion de Pedro Sarmiento de Gamboa, se hace referencia a esta colonizacion.—*Nota del A.*

Digitized by Google

naturalista Carlos Darwin, que en este carácter formaba parte de la espedicion, vinieron a demostrar las ventajas que el estrecho de Magallanes ofrecia al tráfico del comercio del mundo con preferencia a la via del cabo de Hornos, y a dar a conocer las condiciones naturales de las tierras vecinas, sobre las cuales se conservaban las ideas que habia hecho nacer el fin desastroso de las antiguas colonias (3)."

«Estas informaciones debian exitar fácilmente el deseo de repetir las tentativas de colonizacion en el estrecho de Magallanes, ya que ésta no se creia imposible, y que se comenzaba a atribuir una gran importancia a esa vía comercial. Se publicaba entónces en Paris con el título de «Univers Pittoresque» una vasta coleccion de òbras históricas y descriptivas sobre todo los paises de la Tierra. Esa publicacion, que contó con colaboradores mui distinguidos, y que llegó a formar sesenta y cinco gruesos volúmenes, algunos de ellos de mérito duradero, y otros de escaso valor, destinó seis a la historia y descripcion jeográfica de América. El tomo relativo a la parte austral del continente (Chile, República Arjentina y Patagonia), fué dado a luz en 1840. La seccion de ese volúmen que lleva el título de «Patagonie, Terre du Feu, et archipel des Malouines», fué escrita por Federico Lacroix, jeógrafo de cierta nombradía; y allí, en

(3) Aunque en los años inmediatamente anteriores a la publicacion de las esploraciones de los marinos ingleses se habian dado a luz diversos escritos sobre aquellas rejiones, ellos no hacian mas que confirmar las antiguas ideas que se tenian acerca de ellas. El célebre naturalista d'Orbigny, en cartas enviadas a los periódicos jeográficos de Paris, daba cuenta de sus escursiones en la parte de la Patagonia vecina al rio Negro, que describia con los mas tristes colores.

«Yo he visto todo lo que es posible figurarse de mas árido, escribia el 28 de noviembre de 1829. Solo los desiertos horribles del Africa pueden compararse a esta comarca». En cambio, un capitan de buque mercante, Duhaut Cilly, que pasó por el estrecho de Magallanes en agosto de 1826, describia maravillado la exuberancia de la vejetacion en los bordes de esos canales, y las ventajas que ofrecian para la colonizacion. El viaje de Duhaut Cilly, conocido primero por estractos o abreviaciones que dieron a luz algunos periódicos jeográficos, fué publicado (al ménos un primer tomo, único que he visto, en 1835 con el título siguiente: *Voyage autour du monde, principalment á la California et á les iles Sandwich pendant les années 1826 1829.— Nota de don D. B. A.*

Digitized by Google

la pájina 47, se lée lo que sigue: «Despues de lo que hemos dicho, se comprenderá de qué importancia es hoi dia el estrecho de Magallanes para penetrar en el Oceano Pacífico. No hai duda, en consecuencia, que de aquí a algunos años esta preciosa comunicacion entre los dos mares será perfectamente conocida. Probablemente, ademas, alguna gran potencia europea pensará fundar en sus orillas, en el interés del comercio, un establecimiento formal. La triste suerte de la colonia de puerto del Hambre (1583) es sin duda un doloroso precedente; pero de allí no se podria deducir nada para el porvenir. Se ha visto mantenerse y aun prosperar otros establecimientos en lugares mucho mas inhospitalarios que el estrecho de Magallanes; y colonos intelijentes podrian sacar un partido ventajoso de los recursos que ofrecen en peces, en caza, en agua potable y en maderas, esas bahías del estremo sur de la Patagonia».

«Insinuaciones mas directas y francas que éstas, dejaron ver ántes de mucho que se trataba resueltamente de estimular la ocupacion del estrecho de Magallanes por algunas de las grandes potencias de Europa. El capitan Dumont d'Urville, encargado por el gobierno frances de un viaje de esploracion en las rejiones circumpolares del sur, habia recorrido la mayor parte del estrecho de Magallanes en los meses de diciembre de 1837 y enero de 1838; y guiándose por las cartas recientemente publicadas por el almirantazgo ingles (las de Parker King y Fitz Roy) habia reconocido muchos de los puertos y caletas de aquellos canales, y las ventajas que éstos ofrecian al comercio sobre la ruta del cabo de Hornos, y formado el propósito de estimular la fundacion de colonias francesas en aquellas rejiones. «Apesar de la triste suerte que tuvo la colonia de Felipe (1583) no es dudoso que fácilmente se podria fundar un establecimiento en el mismo sitio (puerto del Hambre): y yo no temeria asegurar que él prosperaria, escribia uno de los oficiales superiores de la espedicion de Dumont d'Urville (4). El clima de este pais,

(4) Du Buzet, segundo comandante de la corbeta *Astreé*, uno de los buques espedicionarios. Las observaciones de este marino que estractamos aquí, están publicadas en la relacion del «Voyage au pole sud et dans l'océanie» de Dumont d' Urville (Paris, 1841. Tomo I. pájinas 235-40). *Nota de don D. B. A.*

Digitized by Google

léjos de ser tan terrible como se le ha pintado, se acerca mucho, segun me parece, al de la misma zona de Europa. Las naciones que podrian acometer esta empresa con mejor éxito, serian las del norte de Europa, que se aclimatarian fácilmente. Cualquiera que fuese la primera que se estableciese, prestaria un verdadero servicio a la navegacion y al comercio, y por intesados que fuesen sus propósitos, ella mereceria el reconocimiento de todas las demas naciones. Si durante largo tiempo, la imperfeccion de las cartas jeográficas y la falta de pilotos han alejados a los navegantes de estos parajes, hoi, que una parte de estas dificultades han desaparecido, hai todavia mui pocos que se atrevan a aventurarse; porque en caso de cualquier contratiempo, ellos saben que se encontrarian desprovistos de recursos y espuestos o a morir de hambre en esos lugares o a correr los mayores riesgos tratando de llegar, sea por tierra, sea por mar, a un pais civilizado. Si existiese una colonia europea en el estrecho, esta navegacion no ofrecería ningun peligro real, y así, en tiempo de paz, se veria a todas las naves que van al mar Pacífico, tanto en verano como en invierno, preferir este pasaje al del Cabo de Hornos, porque ofreceria la ventaja de abreviar su ruta, y la de evitar a los buques los peligros de la mar gruesa y de las demas averías que frecuentemente resultan al doblar el Cabo».

«Despues de señalar las condiciones favorables que creia descubrir en esa rejion para el mantenimiento de una colonia con producciones propias, el comandante Du Buzet agregaba: «Yo he pensado frecuentemente que convendria a la Francia emprender semejante colonizacion». Segun él, esta empresa no encontraria dificultad en las condiciones físicas del pais. «Yo no pienso, decia en seguida, que ningun Estado tenga derecho a establecer pretensiones de soberanía a esta parte de la Patagonia. En un tiempo en que la Inglaterra se ha apoderado de todas las islas situadas en la zona templada, donde se pueden establecer colonias agrícolas, ese pais es el único en que la Francia puede fundar un establecimiento de esa clase, y ciertamente no es de desdeñarlo». El comandante Du Buzet analizaba tambien los principios a que deberia sujetarse la colonizacion de ese pais, indicando que allí podria establecerse una colonia penal que prestaria grandes servicios a Francia».

Digitized by Google

«A su vuelta a Francia, el capitan Dumont d'Urville elevado al rango de contra-almirante, al mismo tiempo que emprendia la publicacion de su viaje a costa del Estado, proponia al gobierno el proyecto de colonizacion en el estrecho de Magallanes, no solo como un medio de estender la influencia y el poder de la Francia, sino como una obra civilizadora y útil al comercio del mundo. La muerte del célebre navegante, ocurrida el 8 de mayo de 1842 en la catástrofe del ferrocarril de Versalles, no interrumpió aquellos trabajos. Vincendon Dumoulin, el injeniero hidrógrafo de la espedicion, encargado de llevar a cabo la publicacion comenzada del viaje, se hizo el sostenedor del proyecto de colonizacion en el estrecho de Magallanes, y al efecto preparó una memoria destinada a demostrar las ventajas que ella produciria; y esa memoria fué favorablemente acojida por el gobierno frances. Empeñado éste en otras empresas de ese jénero en la Oceanía, vió en el proyecto de Dumont d'Urville y de Vincendon Dumoulin el medio de afianzar la colonizacion, creando un establecimiento frances que le asegurase la libre entrada al Pacífico, y un apostadero para sus naves que tuvieran que traficar por aquellos mares.»

«Por grande que fuera la reserva con que se trató de este proyecto, el gobierno de Chile fué mas o ménos completamente informado de todo; y supo que ántes de mucho tiempo saldria de Francia un buque que con el encargo de reforzar la escuadra francesa del Pacífico, reconoceria el estrecho de Magallanes buscando el lugar aparente para la fundacion de una colonia y que ejecutaria allí un acto que significase la toma de posesion. El gobierno chileno sabia, ademas, que en 1840 dos vapores ingleses, el *Chile* y el *Perú*, enviados para establecer la navegacion entre estos dos paises con importantes privilejios acordados en ámbos, habia levantado una acta al detenerse en puerto del Hambre, que dejaron enterrada al pié de una columna de madera. Aunque esa acta no parecia tener otro objeto que consignar un recuerdo del paso de los primeros buques de vapor que penetraron al estrecho de Magallanes, se recelaba que alguna vez pudiera ser invocada como un signo de dominio».

«Alarmado por estos antecedentes, el gobierno de Chile se creyó en la necesidad de prevenir el peligro de sérias complicaciones internacionales con alguna gran potencia, y de perder

Digitized by Google

en definitiva una porcion del territorio que consideraba de su dominio. Aunque sus recursos eran bastante limitados, habria podido disponer una espedicion mas o ménos respetable para ocupar un punto central del estrecho y levantar allí un fuerte que, servido por una regular guarnicion, representase la soberania de Chile; pero en el deseo de evitar gastos que no fueran indispensables, y queriendo ademas no llamar la atencion pública dentro y fuera del pais con los aprestos que una empresa de ese jénero podia exijir, dió a éstos las mas modestas proporciones. Alistó una pequeña goleta que llevaba la bandera nacional, embarcó en ella un piquete de soldados de artilleria, y en setiembre de 1843 la despachó a tomar posesion efectiva de la rejion vecina al estrecho de Magallanes. Aunque el jefe titular de la espedicion era el capitan de fragata don Juan Williams, viejo marino que servia en la escuadra de Chile desde los tiempos de lord Cochrane, el verdadero director de la empresa y del trazado de la primera poblacion fué el sarjento mayor de injenieros don Bernardo Philippi, injeniero y naturalista aleman de distinguido mérito que habia hecho varios viajes de esploracion en Chile, y que se agregó en Chiloé a los espedicionarios».

«No tenemos para qué contar aquí los accidentes de este viaje, ni las formalidades con que el 21 de setiembre de 1843 se hizo la toma de posesion y el establecimiento de una colonia en el lugar conocido con el nombre de Puerto del Hambre. Debemos, sin embargo, consignar ciertos incidentes que fueron referidos por El Araucano, el periódico oficial de la época (número 691 de 17 de noviembre de 1843), en vista de las comunicaciones del capitan Williams al gobierno de Chile». (5)

....

«Si por cualquier accidente, la toma de posesion del estrecho se hubiere retardado dos o tres dias, Chile se habria visto envuelto en sérias complicaciones diplomáticas que probablemente no habrian conducido a otro resultado definitivo que a la pérdida de una porcion del territorio a que nuestro gobierno creia tener el derecho mas incontestable».

(5) Esta relacion se halla en las pájinas 209, 210 y 211 de este libro.—*Nota del A.*

Digitized by Google

«Los marinos franceses del vapor *Phaéton* han disimulado en sus relaciones de viaje la contrariedad que esperimentaron al verse adelantados por los chilenos, y frustrado así el proyecto de colonizacion francesa en aquellas rejiones (6). Pero existen otros documentos que reflejan la desagradable impresion que aquel acontecimiento causó en el ánimo de los que estaban instruidos de los planes del gobierno frances de fundar una colonia en el estrecho de Magallanes».

«En 1844 comenzó a publicarse en Paris por una asociacion de jeógrafos y de viajeros, una revista anual de los progresos recientes en el dominio de las esploraciones de ese órden. Titulábase: *Annuaire des voyages et de la géographie.* Allí, en las pájinas 308 y siguientes, tratando de las islas Marquesas y del pensamiento de anexarlas a la Francia, se señalaban las ventajas que para la consecucion de ese proyecto ofrecia la posesion del estrecho de Magallanes, cuyo clima, se decia, no era, como se juzgaba, desfavorable a la colonizacion. «El estrecho, agregaba, no pertenecia a nadie, y se podia tomar posesion de él sin temor de reclamaciones importunas. Por lo que respecta a las poblaciones indíjenas, no habia nada que temer, porque los patagones y los fueguinos son las jentes mas pacíficas del mundo.... La Francia, pues, podia y debia establecesse en el estrecho de Magallanes. El consejo habia sido dado a quien correspondia; pero ya no es tiempo de seguirlo. Hé aquí que la República de

(6) Existen dos relaciones francesas del viaje del *Phaéton* por el estrecho de Magallanes en 1843. Una de ella es una estensa carta escrita por un oficial subalterno de ese buque, el guardia marina Bobis, y publicada en el BOLETIN DE LA SOCIETÉ DE GÉOGRAPHIE de Paris, de setiembre de 1844. La otra tiene por título: *Journal du voyage du capitain de corbette Maissin, camandant du navire «le Phaéton», aux îles Marquises et a Taiti, par le dotroit de Magellan de 1843 a 1845»*; y fué publicada en los *Annales maritimes et coloniales* correspondientes a los meses de setiembre y octubre de 1847. El interes de ámbas piezas es principalmente jeógrafo y náutico; porque si bien la segunda contiene un resúmen histórico de los viajes practicados por el Estrecho desde su descubrimiento, no hai allí noticias de valor. Esa relacion deja ver, sin embargo, en ese oficial un marino de mérito. El capitan Maissin, en efecto, habia prestado buenos servicios, es autor de muchos escritos, y relativamente jóven, fué llamado a desempeñar el cargo de gobernador de la Guayana francesa, donde falleció de fiebre amarilla el año 1851.—*Nota de don D. B. A.*

Digitized by Google

Chile se ha apoderado del estrecho, y ha plantado allí su pabellon. No sabemos si esta toma de posesion se ha tomado en provecho de este Estado o en beneficio de otras potencias; pero lo que hai de cierto es que ahora no podríamos colonizar la rejion magallánica sin lastimar derechos adquiridos, y sin esponernos a todas las consecuencias de una violacion de territorio. Nuestros lectores apreciarán todo el daño que éste reciente acontecimiento causa a nuestros nuevos intereses en la Oceanía». Y en la pájina 357 del mismo volúmen, se decia todavía lo que sigue: «En cuanto al establecimiento de Chile en el estrecho de Magallanes, se comprenderá toda su importancia si se considera que la Francia no tenia mas que este solo punto intermediario entre ella y sus nuevas colonias del océano Pacífico.... Diremos solamente aquí que el gobierno frances tenia la intencion bien resuelta de apoderarse del estrecho en cuestion, y que se le ha adelantado la República de Chile, que seguramente no trabaja por su propia cuenta». En Francia se creia que la ocupacion del estrecho habia sido sujerida a Chile por la Inglaterra, y que ésta seria al fin beneficiada por aquel acto».

«El año siguiente, el *Annuaire des voyages et de la géographie* volvia a hablar de este asunto en el mismo sentido. En la pájina II de la introduccion, se lee lo que sigue: «La atencion de la Francia y de su gobierno ha sido atraida hácia el estrecho de Magallanes por la relacion de Dumont d'Urville que ha dado la idea del establecimiento de una colonia en ese paraje. Un poco mas tarde, M. Vincendon Dumoulin, injeniero hidrógrafo de la marina, redactó una memoria sobre esta cuestion de una colonia magallánica, memoria que fué sometida a los ministros de la Marina y de Relaciones Esteriores. No sabemos si se debe a estos consejos intelijentes la esploracion del estrecho de Magallanes recientemente efectuada por el capitan Maissin, comandante del vapor de guerra *Phaéton*. Nuestro gobierno ha debido quedar poco satisfecho al saber que el *Phaéton* ha encontrado en el estrecho a una corbeta chilena que acababa de plantar en el puerto del Hambre el pabellon de la República de Chile. Este acontecimiento, anunciado por nosotros en el precedente volúmen de ese Anuario, puso término a todos los proyectos que la Francia habria podido formar para apropiarse del solo punto de comunicacion entre el Océano Atlántico y el Mar del

Digitized by Google

Sur que estuviera todavía sin Señor. El retardo puesto en la toma de posesion de la rejion magallánica es tanto mas sensible cuanto que nuestros nuevos establecimientos de la Oceanía, hacian absolutamente indispensable la ocupacion de ese punto por la Francia».

«Pero aquellos planes de colonizacion de la Francia en los archipiélagos de la Oceanía, esperimentaron en esos años las mas desagradables contrariedades. La política moderada y aun podria decirse tímida del gobierno de Luis Felipe, tuvo que ceder ante la actitud arrogante y provocativa de la Gran Bretaña, y que desistir de sus proyectos. No tenemos para qué entrar aquí en la relacion, por rápida que fuese, de esos hechos, que, por lo demas, están contados con mas o ménos estension por los historiadores modernos de uno y otro pais, y especialmente por Justino Mac-Carthy (*A History of our own times, chap. XII*), por Elias Regnault (*Histoire de huit ans*, 1840-1848, tomo II, chap. XIV, XV et XVI, y tomo III chap. II, y sobre todo por Guizot, el ministro frances que intervino en esas negociaciones (*Memoires pour servir a l'histoire de mon temps*, tomo VII, chap. XI). Al escribir estas pájinas, hemos querido solo referir como la actividad que el gobierno de Chile puso en 1848 para ocupar del estrecho de Magallanes, salvó al pais de una gravísima complicacion internacional».

Despues de dar la autorizada opinion de don Diego Barros Arana sobre tan interesante materia, habremos de referirnos a otros antecedentes que dan bastante luz acerca de las causas que movieron al gobierno de Chile para establecer aquella colonia en el estrecho de Magallanes.

El Presidente de la República, jeneral don Manuel Búlnes, en su mensaje al Congreso de 1844, decia a este respecto lo siguiente:

«*Persuadido de las ventajas que acarrearia la expedita navegacion del Estrecho de Magallanes, animando y multiplicando las comunicaciones marítimas de esta República con la parte mas considerable del globo, ha querido el Gobierno tentar si seria posible colonizar las costas de aquel mar interior, tan temido de los navegantes, como un paso previo que facilitaria la empresa de vapores que remolque.* Pocos meses mas darán a conocer los resultados de esto primer ensayo, que, si es feliz, como lo anun-

Digitized by Google

cian los antecedentes de que estamos en posesion hasta ahora, *será un jérmen de poblacion y civilizacion en paises que parecian rechazarlas para siempre*».

El Ministro del Interior don R. L. Irarrázabal, en su Memoria al Congreso, correspondiente al año 1843, refiriéndose a la marcha pacífica del pais bajo la Constitucion de 1833, manifestaba que era necesario fortalecerla «para que produzca todos los beneficios a que tenemos derecho aspirar, a que se hagan efectivos algunos de sus artículos y a desarrollar los jérmenes de prosperidad que otros encierran».

«El primero de ellos, agrega, el que contiene una de las mas importantes declaraciones constitucionales, ha llamado tambien preferentemente la atencion del Gobierno, que ha creido que casi en vano estarian consignados en nuestra Carta los puntos donde se estiende el territorio de la República, *si esta de hecho no los poseia. En consecuencia, ordenó a principios del presente año que se procediese a tomar, a nombre del Estado, la posesion real del litoral del Estrecho de Magallanes, donde hoi se verá ya flamear el pabellon chileno*; y estendiendo sus miras a otros objetos de gran importancia, procuró y obtuvo que con los funcionarios que debian concurrir a aquel acto solemne, se trasladasen tambien a dicho estrecho, un naturalista y un matemático intelijente, y varios antiguos y distinguidos marinos, a fin de que, el uno inspeccionase y observare las circunstancias topográficas, el clima y la naturaleza de aquellas remotas tierras, en especial con respecto a la clase de productos de que sean mas o ménos susceptibles, practicase mensuras, levantase planos e hiciese cuanto mas fuese preciso *para resolver el problema de si es o no realizable el establecimiento permanente de colonias industriales en el territorio magallánico*, y los demas reconociesen prolijamente el mismo estrecho a efecto de averiguar si es posible que sin graves inconvenientes existan en él buques de vapor *destinados a remolcar las embarcaciones de vela que quisieran evitar el peligroso tránsito del Cabo de Hornos;* EMPRESA GRANDIOSA QUE DARÁ UN NUEVO SER A CHILE, que felizmente ha habido ya entre nosotros quien la conciba, y a la que el Gobierno prestará todo el apoyo que esté a sus alcances, tan luego como por los informes que espera recibir en breve se persuada de que ella es axequible».

Digitized by Google

«*La espedicion que en una pequeña goleta construida al intento zarpó de Chiloé con tales objetos*, a cual mas importante, y en cuyo apresto se hizo sentir como en todo el patriótico celo y esmerada actividad del jefe de esta provincia, aunque tuvo algunos contrastes en su viaje, debe haber saludado ya las solitarias playas a que dió nombre uno de los mas célebres navegantes españoles. *Mucha será la gloria del Gobierno, si correspondiendo cumplidamente los resultados de aquella a sus deseos, le es dado realzar la de la República, llevando a cabo* LA OBRA MAS GRANDE QUIZÁ EN CUALQUIER ASPECTO EN QUE SE MIRE, DE CUÁNTAS EN EL DIA PODEMOS ACOMETER!

Por su parte, el Ministro de Guerra y Marina, Jeneral don Santiago Aldunate, decia en su Memoria al Congreso Nacional, correspondiente al año 1844, lo siguiente:

«En el último año legal, el Gobierno ha verificado la empresa de remitir una colonia al Estrecho de Magallanes *con el mui interesante objeto de probar la posibilidad de establecer por aquella parte una via de navegacion entre los dos océanos, mas breve y segura que la que se practica al traves del Cabo*».

«Al Ministro del Interior toca esponer las miras que el Gobierno se ha propuesto con semejante establecimiento y desarrollar el cuadro de halagüeñas esperanzas que desde luego promete realizar para tiempos no mui lejanos. Yo debo contraerme a la parte militar de la empresa que ha jirado por el departamento de mi cargo».

«Me es grato decir a este propósito, que los oficiales y tropa empleados en esta aventurera espedicion, se han conducido con mucho valor e intelijencia. Despues de una navegacion penosísima y arriesgada por las costas australes de la República, en donde tuvieron no pocas desgracias y contratiempos que arrostrar, su constancia allanó las dificultades, y el pabellon nacional se enarboló en las desiertas ensenadas del Estrecho. La colonia se ha establecido en el puerto de San Felipe al abrigo de un fuerte suficientemente guarnecido y capaz de resistir los ataques de los indíjenas; se le ha provisto de cuantos artículos puede necesitar una poblacion naciente, así para el sustento y abrigo de los pobladores como para la construccion de edificios, cultivo de las tierras, crianza de ganados y otras operaciones industriales. Tambien se ha hecho conducir allí un intérprete

Digitized by Google

para facilitar la comunicacion con los buques estranjeros, un médico con su correspondiente botiquin y un celoso capellan que se empleará en ganar para la fé y la civilizacion las tribus salvajes de las cercanias. Nuestros buques de guerra menores deben encargarse de mantener las comunicaciones con la colonia, y uno de ellos, especialmente, debe estacionarse en el puerto de San Felipe para prestar a los colonos los auxilios que puedan necesitar *y para hacer reconocimientos y levantar planos de la costa*. El Gobierno, en fin, no ha perdonado medio de obtener un resultado favorable a la empresa».

«En los pocos meses que la colonia cuenta ha tenido ocasion de prestar ausilios a los navegantes que cruzan por aquellos remotos mares. Víveres, embarcaciones y tropa para defender los efectos náutragos de la rapacidad de los salvajes, se han proporcionado a buques de diferentes naciones y se han dado instrucciones mui especiales al Gobernador acerca de la hospitalidad cordial y franca que debe conceder siempre a los estranjeros que arriben al establecimiento».

Fuera de estas autorizadas opiniones y antecedentes acerca de la fundacion de la colonia chilena en Magallanes, hemos tratado de inquirir en otras fuentes, en los archivos de gobierno o particulares, las causas orijinarias de este suceso trascendental, y creemos haber llegado a su razon determinante y a los múltiples acontecimientos que vinieron a impulsarlo o justificarlo ante la opinion pública, porque en aquellos años que la opinion pública era mas parsimoniosa en sus actos y mas circunscrita a un radio determinado de personas, era a la vez mas respetada por los gobernantes y se le daba cuenta de los actos administrativos y se le justificaban los gastos mas mínimos de un presupuesto que no alcanzaba a 3.000,000 de pesos.

De esta investigacion se deduce que el jeneral Búlnes tenia el propósito de ocupar el estrecho de Magallanes, estableciendo en él la colonizacion nacional, desde que subió a desempeñar las elevadas funciones de Presidente de la República. Existe constancia de este propósito en una correspondencia que tuvo con el jeneral O'Higgins, a la sazon en Lima, quien se manifestaba tambien mui entusiasta partidario de tal ocupacion. O'Higgins escribió al jeneral Búlnes dos o tres cartas sobre este asunto, aprobando la idea y estimulándola para el progreso

Digitized by Google

nacional. No se han podido obtener las cartas del jeneral Búlnes a O'Higgins en que participaba sus ideas al respecto, pero el contesto de ellas se deduce claramente de las cartas de este último.

¿Qué movia al jeneral Búlnes para establecer esa colonia en el estrecho de Magallanes? Era el simple deseo de poblar aquellos parajes que en la conciencia universal eran inhabitables? Indudablemente nó. Habia en ello un alto interes de soberanía nacional puesto de relieve en la fijacion de los limites del pais en su estremo norte.

El gobierno del jeneral Búlnes se habia iniciado en sus elevadas funciones, diciendo: «La jurisdiccion de Chile llega hasta el grado 23 de latitud y no permitiré el ejercicio de ninguna jurisdiccion estraña al sur de ese grado. Como se sabe, Bolivia intentó en varias ocasiones burlar esa declaracion del gobierno de Chile establecida en una lei de la República, pero siempre fué reprimida por el gobierno chileno, aun por la fuerza, llegando a ponerse en estado de guerra las relaciones entre ambos paises.

De manera que el gobierno del jeneral Búlnes procedia de una manera lójica y consecuente con el propósito de fijar bien la soberanía en todo el territorio que nos legara el *uti possidetis* de 1810, estableciéndola en el norte como en el sur, con tanta mayor razon en el sur, cuanto la Constitucion misma indicaba que la soberanía de Chile alcanza hasta el cabo de Hornos, indicacion jeográfica mucho mas determinada, por cierto, que la de «Desierto de Atacama» que fijaba el límite norte.

Tan de manifiesto se halla este elevado propósito del gobierno del jeneral Búlnes, que casi simultáneamente hacia acto de soberanía en los territorios situados al sur del grado 23, por medio de la escuadra nacional, como lo hacia en el estrecho de Magallanes, por medio de la goleta *Ancud* y de la fundacion de «Fuerte Búlnes».

La idea, pues, de establecer la colonia en el estrecho, o de ocuparlo, respondia a un alto propósito de soberanía nacional. de fijar bien todos los puntos adonde se estendia esa soberanía a fin de evitar en el futuro discusiones y pleitos sobre límites. Esa idea y ese propósito estaba incubado en el gobierno del

Digitized by Google

jeneral Búlnes, desde que este ilustre mandatario inició su administracion, de ello dan testimonio las cartas del jeneral O'Higgins y, consecuentemente, la fijacion de la frontera norte del pais.

De tal manera que el envio de una espedicion francesa a ocupar el estrecho de Magallanes, de que tuvo conocimiento casual don Andrés Bello, y a la que se refiere don Diego Barros Arana en el artículo citado, no tuvo otra importancia que el de apresurar el despacho de un buque a hacer acto de soberanía en un territorio que nos pertenecia y que se pretendia ocuparlo por una nacion estraña; así como las esplicaciones dadas por el jeneral Búlnes en su mensaje de 1844 y por los ministros Irarrázaval y Aldunate, que hemos citado anteriormente, no fueron sino las razones ostensibles que justificaron ante el público el gasto que se hacia enviando aquella espedicion al estrecho de Magallanes en una época que, como hemos dicho, el presupuesto de gastos solo alcanzaba a 3.000,000 de pesos. Estos son accidentes secundarios que precipitaron la medida gubernativa de ocupar la rejion austral del pais, ante la idea capital, ante el propósito deliberado, consciente y patriótico de fijar perfectamente bien la soberanía nacional tanto en el norte como en el sur, que tuvo aquel mandatario, a fin de evitarse en el futuro complicaciones internacionales.

¡Ah! Si los gobiernos posteriores hubieran continuado esta gran política nacional, si hubieran desarrollado la colonizacion en todos los estremos del pais, si hubieran ocupado el suelo como lo hizo el jeneral Búlnes, Chile seria hoi dueño de toda la Patagonia, de toda la Tierra del Fuego y de la Puna de Atacama; no habria habido transacciones indecorosas como la de 1881 ni entrega de la Puna, porque así como se nos respetó la ocupacion continuada y de hecho de Punta Arenas por espacio de 42 años, así tambien se nos habria respetado todas las demas, y en el caso que así no hubiera sucedido, no habria habido tribunal arbitral que nos hubiera desconocido nuestro derecho, en el caso de someter a arbitraje semejante derecho, ni el pais habria permitido su conquista, pues habria defendido su territorio con las armas en la mano.

La fundacion de «Fuerte Búlnes» o de Punta Arenas nos salvó de perder toda la Patagonia y toda la Tierra del Fuego, y

Digitized by Google

esta es la importancia mayor de aquel suceso trascendental que cubre de gloria la administracion del bravo jeneral que no cedió ni transijió sobre una pulgada del territorio de la República y que lo defendió en toda ocasion con su victoriosa espada.

Pero cuando se ve el camino recorrido por una colonia establecida en condiciones tan modestas, pero con propósitos tan sanos y elevados, hasta hoi que es asiento de una rica, floreciente y cosmopolita poblacion, que irradia su actividad a los campos, a las minas, a las mas variadas industrias y al comercio de ambos mares, a pesar de que durante treinta y tantos años se le estagnó y desprestijió dándole el carácter de colonia penal; cuando se contempla la larga cuestion de límites con la República Arjentina, se recuerdan sus inauditas pretensiones al estrecho de Magallanes y a toda la Patagonia y Tierra del Fuego; cuando se palpan sus atrevidos avances en la línea de frontera establecida por el tratado de 1881 y sus fundaciones en terrenos indiscutiblemente chilenos; cuando nos disputa valles y estensos territorios bañados por nuestros rios, a título de que no tenemos una ocupacion efectiva del suelo y ellos la tienen en diversos puntos; cuando palpamos y sentimos todo esto y vemos nuestros arsenales llenos y nuestras arcas nacionales vacias en mas de 100.000,000 de pesos, gastados en armamentos para defender 100,000 kilómetros cuadrados, nuestra gratitud y admiracion sube de punto por aquel ilustre Presidente de Chile que, mediante la fundacion de «Fuerte Búlnes», con el envio de una frájil goleta y de diez soldados, salvó junto con 200,000 kilómetros de territorio, el honor de Chile y su soberanía al estrecho de Magallanes.

Entónces nuestra gratitud y admiracion buscan el medio de tributarle un homenaje nacional imperecedero, pidiendo que la estátua acordada por el Senado para perpetuar la memoria del Jeneral Búlnes, la sancion de cuya lei aun pende de la Cámara de Diputados, se erija en aquella colonia fundada por él, que es hoi una ciudad floreciente, capital de toda la rejion austral y que mañana será de la PROVINCIA DE MAGALLANES. Así se haria un acto digno de aquel ilustre mandatario al propio tiempo que una manifestacion universal del grado de progreso y de civilizacion alcanzado por la ciudad mas austral del globo.

Digitized by Google

Pero sí un espíritu centralizador y estrecho ordenara que esa estátua se erijiera en Santiago, nos alienta la confianza de que el espíritu cívico, agradecido y emprendedor de los habitantes de Magallanes, cumplirá en no lejano tiempo con el deber de levantar en la plaza principal de Punta Arenas la estátua que recuerde a todas las jeneraciones la fundacion de la primera colonia chilena en el estrecho de Magallanes en la figura noble y varonil de aquel espíritu superior.

Los primeros años de la colonia

Los primeros años de la colonia de «Fuerte Búlnes» fueron tan penosos como inciertos para el éxito de la fundacion hecha por el Gobierno de Chile. Lo lejano del establecimiento, el desamparo del lugar, las inclemencias del tiempo, la falta de vida y movimiento, fueron otros tantos motivos para que trascurrieran esos años en medio de una monotonía desesperante para los infelices pobladores del estrecho de Magallanes. El raro pasaje de algun buque, era lo unico que venia a perturbar la triste quietud de aquellos cuatro soldados destacados en la parte mas austral del continente en resguardo de la soberania nacional.

Despues de aquel solemne suceso de haber afirmado la bandera de Chile con 21 cañonazos y de haber colocado el acta de toma de posesion de *los* estrechos de Magallanes, como dice el documento orijinal reproducido en la pájina 211, hemos visto los trabajos preliminares ejecutados por la goleta *Ancud* en el puerto de San Felipe para echar las bases de «Fuerte Búlnes» y los lijeros estudios practicados por don Bernardo Phillippi y por el piloto don Jorje Mabon. En seguida la *Ancud* abandonó aquellos parajes dejando instalado al teniente Gonzalez Hidalgo con sus siete artilleros y las mujeres Venancia Elgueda y Venancia Lopez, que fueron los primeros pobladores chilenos del estrecho de Magallanes.

Al año siguiente de la fundacion, llegó a hacerse cargo de «Fuerte Búlnes», el primer Gobernador nombrado por el Gobierno de Chile, el teniente coronel don Justo de la Rivera, quien llegó a la colonia en el invierno de 1844, en union de un médico, de un capellan, de un intérprete para comunicarse con los buques estranjeros, y de una guarnicion de 60 hombres. Con este continjente la colonia tomó mayor incremento, viéndose aun

Digitized by Google

aumentada con las mujeres de los soldados, con algunos colonos de Chiloé y con algunos relegados enviados allí por el Gobierno. El jefe de la guarnicion, formada por un piquete de artillería, era el capitan don José Manuel Molina, y su segundo, el teniente don Erasmo Escala que mas tarde fué jeneral de la República.

El gobernador don Justo de la Rivera hizo construir, por la tropa misma, el lijero fuerte y sus dependencias, que constituyeron los primeros trabajos sérios hechos en la colonia. Consistia el fuerte, dice el mismo de la Rivera en una nota al Gobierno, en una espaciosa empalizada con parapetos de tierra conteniendo en su recinto tres galpones de madera con diversos compartimientos destinados al *Cuartel* para la tropa, a la *Capilla*, al *Hospital* y a la *Casa de la Gobernacion*, ademas de otros departamentos de menor importancia. En la parte esterior del fuerte, se construyeron con tablas aserradas en el bosque vecino que cubria las márjenes del rio San Juan, las chozas para los colonos y para los confinados y sus familias.

Los colonos se dedicaron a hacer algunos cultivos, sembrando papas y hortalizas; a criar aves de corral, y animales porcinos, cabrios, ovejunos, vacunos y cabalgares, para lo cual se prestaban tanto los campos inmediatos al fuerte.

En estas tareas trascurrieron los primeros años de la colonia, sucediendo en el mando de ella, por regreso de don Justo de la Rivera, el teniente coronel don Pedro Silva, quien se mantuvo a su frente hasta el 6 de abril de 1847.

Al hacerse cargo su sucesor en el puesto, el coronel don José Santos Mardones, habia ya en la colonia una treintena de casas, pero no prosperaba y aun estaba sometida a los víveres que periódicamente conducia a ella algun buque de la naciente escuadra chilena. El nuevo gobernador, penetrado de que el lugar no era mui a propósito para el desarrollo y mejoramiento de la colonia, hizo varias escursiones a los alrededores para ver modo de hallar un punto mas adecuado en donde establecerla en mejores condiciones. Sus esfuerzos no fueron estériles, pues encontró un poco mas al norte de punta Santa Ana, en las cercanías de lo que se llamaba *el rio del Carbon*, suaves lomajes, pastos exelentes, bosques en mayor abundancia que en el rio San Juan, mas cantidad de agua, mayor resguardo a los vien-

Digitized by Google

tos, mas suave el clima y la bahía mas cómoda por su playa arenosa y por su mayor resguardo. Era este lugar el cabo de San Antonio de Padua de Pedro Sarmiento de Gamboa (en 1580), la Bahía Arenosa de Narborough (en 1761), el Sandy-Point de Byron (en 1764), o sea, Punta Arenas actual, situado a los 53° 10' de latitud S i 0° 13' de lonjitud O.

Traslacion de la colonia a Punta Arenas

EL MOTIN DE 1851

El coronel Mardones, mandatario emprendedor y activo, propuso al gobierno la traslacion de «Fuerte Búlnes» a Punta Arenas por las razones apuntadas, aprobándose por éste la medida. Un suceso desgraciado vino a precipitar dicha traslacion. El 8 de marzo de 1848 se produjo un incendio en la colonia de «Fuerte Búlnes», que destruyó la mitad de las casas y estuvo a punto de reducirla totalmente a cenizas. El coronel Mardones se aprovechó de esta coyuntura para hacer inmediatamente la traslacion, sirviéndose al efecto del bergantin *Cóndor* que, al mando de don Patricio Lynch, se hallaba de estacion en aquellas aguas. A fines de ese mes, quedaba instalada la colonia en su nueva localidad, y de una manera tan feliz, que al terminar el año tenia mas edificios que Fuerte Búlnes en 5 años y contaba con 378 habitantes; los colonos pastoreaban 103 vacunos y algunos cabros y cosechaban abundantes y hermosas papas.

Es justo reconocer que el buen resultado alcanzado por la colonia en tan pocos meses, se debia a la actividad del coronel Mardones, quien hizo el trazado de la nueva poblacion, distribuyó los terrenos entre los colonos y no se dió descanso para que la edificacion se hiciera con la mayor rapidez. Esta misma actividad desplegó durante todo el tiempo que permaneció al frente de la gobernacion de Magallanes (1), al punto que en 1851, la colonia contaba con 700 habitantes; habia diversos edificios fiscales, como la casa de la gobernacion, hospital, iglesia, escuela, etc.; se habia construido un lijero muelle para

(1) Durante la administracion del coronel Mardones se erijió en gobernacion marítima a Magallanes por la lei de 30 de agosto de 1848, que estableció el Departamento de Marina.

Digitized by Google

las necesidades mas apremiantes del embarque y desembarque de personas y bultos y se habian mejorado todos los servicios.

Si el gobierno del jeneral Búlnes tiene la gloria de haber fundado la colonia de Magallanes, con todas sus trascendentales consecuencias internacionales y de órden interno, al coronel Mardones le corresponde tambien una parte de esa gloria, pues él fué el auxiliar activo, intelijente y emprendedor que la estableció en el mejor lugar y en las condiciones mas favorables para que prosperara entregándola a su sucesor en franco y seguro desarrollo.

Pero algunas medidas inconsultas del nuevo gobierno que se inició en 1851, a la vez que la poca sagacidad y cordura del gobernador que sucedió al coronel Mardones, fueron causa del aniquilamiento y casi completa destruccion de la colonia, al propio tiempo que de uno de los mayores crímenes ocurridos en América.

El gobierno deportó a Magallanes mas de 300 individuos por causas políticas o militares, entre los cuales habia desertores de los cuerpos del ejército y siete sarjentos del batallon Valdivia, que se habian sublevado el 20 de abril de 1851, y que condenados a muerte, fueron indultados y relegados a Punta Arenas. Todos estos confinados, jente difícil de gobernar, eran custodiados por 70 hombres de una compañía de artillería, llamada la *fija de Magallanes*, organizada en Santiago a fines de 1850.

El gobernador que habia entrado a suceder al coronel Mardones, era el capitan de fragata don Benjamin Muñoz Gamero, marino tan intelijente como ilustrado, que se habia hecho notar en la escuadra inglesa y despues en Chile por sus esploraciones en el sur, a las cuales nos hemos referido en las pájinas 216 y 217. El capitan Muñoz Gamero, no acostumbrado a gobernar un núcleo de jente tan heterojénea como era la que se habia reunido en Punta Arenas, compuesta en gran parte por criminales vulgares, por desertores de los cuerpos y por revolucionarios que allí fermentaban en sus malas pasiones por el trabajo a que se les sometia, fué víctima de la imprudencia del gobierno de relegar tanto criminal a un lugar tan lejano, que no contaba sino con una guarnicion de 70 hombres y que no podia recibir auxilios inmediatos, pues no siempre había allí bu-

Digitized by Google

ques que hicieran el servicio de estacion de una manera mas o menos permanente.

El descontento natural entre los individuos que se hallan en condicion de presos y relegados, la malquerencia que tienen a toda autoridad que para ellos es su opresora, a la vez que el trabajo a que se sometia en la corta y elaboracion de maderas a los confinados en Punta Arenas, trajo por consecuencia el aprovechamiento que hicieron espíritus malvados para fraguar un motin que estalló en la noche del 16 al 17 de noviembre de aquel año y que trajo consigo la destruccion de la colonia y los crímenes mayores: el fuego, el robo, el asesinato, las torturas: todo cuanto pueden imajinar los espíritus mas depravados.

No entraremos nosotros en la narracion de semejantes sucesos que avergüenzan la historia nacional y que trajeron un desprestijio jeneral para la naciente colonia de Punta Arenas. Solo diremos, para seguir en la hilacion cronolójica de los sucesos de Magallanes, que la mayor parte de los edificios públicos y particulares fueron incendiados, destruidos y saqueados, primeramente por los revoltosos y despues por los indíjenas, dos buques fueron villanamente robados y veinte víctimas, entre ellas el gobernador Muñoz Gamero, fueron inmoladas al furor perverso y alcohólico de un teniente Cambiaso y de sus infames secuaces, que no alcanzaron a pagar con su muerte en el patíbulo lo crímenes que cometieron y la afrenta que arrojaron sobre el honor y la civilizacion nacional. (1)

Solo en los primeros dias de enero de 1852, casi a los dos meses de haber estallado el motin, vino a tener conocimiento el gobierno de lo que ocurria en Punta Arenas. ¡Tan apartada estaba aquella colonia de la accion de las autoridades centrales del pais! Inmediatamente envió los buques *Meteoro* e *Infatigable*, a restablecer el órden y a apresar a los culpables. Estos buques se unieron al *Virago*, de la marina inglesa, que habia pasado por Punta Arenas y recibido víveres y verduras de los revoltosos sin sospechar lo que sucedia en tierra. El *Virago* tomó a remolque a los buques robados por los revoltosos y los

(1) La historia del motin de Punta Arenas del año 51 ha sido contada por varios historiadores, principalmente por don Benjamin Vicuña Mackenna, en un libro mui dramático titulado: *Cambiaso.*

Digitized by Google

trajo a Valparaiso, en donde el Gobierno indemnizó a los perjudicados, miéntras que el *Meteoro* y el *Infatigable* recojian a todos los infelices que habian huido de Punta Arenas o que se hallaban desparramados en las costas del estrecho y volvian despues a ese mismo puerto.

Don Bernardo Philippi.—Su muerte

El 15 de mayo el Gobierno nombró gobernador de Magallanes al teniente coronel de Injenieros don Bernardo Philippi, el mismo que habia acompañado a don Juan Williams en la fundacion de «Fuerte Búlnes», y que a sus condiciones de carácter unia el conocimiento de la rejion. El Ministro de Marina de 1852 decia al Congreso en su memoria de aquel año:

«Aleccionado por la esperiencia y en el estado actual de cosas, el Gobierno ha dado al establecimiento de Magallanes una nueva organizacion y ha zarpado ya la *Infatigable*, conduciendo al nuevo gobernador, con una guarnicion compuesta de unos 30 individuos de tropa, los empleados y oficiales necesarios y algunos pobladores voluntarios».

«Las miras del Gobierno respecto de Magallanes son: mantener ocupado militarmente aquel punto avanzado de nuestro territorio, cuya importancia no puede desconocerse; quitarle el carácter de presidio, aun para el delito de desercion que era el único que con destierro allí se castigaba, y fomentar la esplotacion voluntaria del carbon mineral y otras industrias que allí puede llevar la mano del emigrado».

El nuevo gobernador llevó consigo un piquete de 25 soldados con sus clases respectivas; contrató trabajadores en Valdivia para que fueran a reconstruir los edificios y estimuló a algunos colonos para que se establecieran en Magallanes. El 18 de agosto llegó a «Fuerte Búlnes», encontrándolo casi totalmente destruido con solo 2 cañones en buen estado y algunas casas en pié. Allí encontró ademas seis de los antiguos presos que habian sido abandonados por Cambiaso y a los cuales se les indultó. Al dia siguiente llegó a Punta Arenas, convertida en un cementerio en ruinas, pues, como lo hemos dicho ya, lo que no habian incendiado y destruido los revoltosos, lo habian hecho los indios.

La tarea de reconstruir los principales edificios fué abruma-

Digitized by Google

dora, pero al fin, el 2 de setiembre de aquel año, pudo el gobernador Philippi enarbolar de nuevo la bandera nacional en el fuerte de Punta Arenas y celebrar dignamente el próximo aniversario patrio.

El señor Philippi se dedicó con empeño al restablecimiento de la colonia, para lo cual solicitó del gobierno los auxilios necesarios en una comunicacion tan detallada como concienzuda. Pretendió hacer trabajos serios en las minas de carbon y atraerse la amistad de los indios, en lugar de castigarlos por el saqueo de Punta Arenas despues del motin, magnanimidad que no fué comprendida ni apreciada por los indíjenas, los cuales le dieron muerte poco despues en las inmediaciones de cabo Negro, en lo que es hoi Pecket-Harbour.

El triste fin del señor Philippi fué tanto mas lamentable cuanto que era la persona mas conocedora de Magallanes en aquellos años y estaba en aptitud de prestarle los valiosos servicios de su intelijencia, de sus conocimientos jenerales y de su voluntad.

Los nuevos gobernadores

Asumió el mando de la colonia el capitan de la guarnicion don José Gabriel Salas hasta el 11 de julio de 1853, fecha en que el Gobierno nombró en propiedad a don Jorje Schythe, como gobernador del *Territorio de Colonizacion de Magallanes*, erijido como tal por el Ejecutivo por decreto de 8 de julio de aquel año.

No podia estar en situacion mas atrasada y triste aquella colonia que el coronel Mardones habia entregado próspera, y que hoi es asiento de una poblacion tan numerosa y de una riqueza tan considerable. No habia allí ni una oveja ni un animal vacuno. Toda la existencia de animales encontrada por el señor Schythe en el *Territorio de Colonizacion de Magallanes* era de 4 caballos, 1 yegua, 11 cabros, 50 gallinas y pollos, 5 patos y 2 gansos!

La poblacion alcanzaba a 151 habitantes, descompuesta así: 18 empleados, 31 soldados, 31 mujeres y 71 niños.

Las siembras estaban perdidas; todo era ruina y desolacion.

Tal era el cuadro que presentaba el nuevo gobernador, al recibirse de la colonia el 16 de agosto de 1853, para la cual pe-

Digitized by Google

dia con urjencia que se le enviaran semillas de papas, de cebada y de centeno, 2 vacas y 4 ovejas, «pues no hai un solo animal de esa especie».

Uno de los primeros cuidados del nuevo gobernador fué abrir una escuela con 24 niños, constituyéndose él mismo como maestro. En seguida aprovechó la primavera para hacer siembras, estimuló la pesca, empezó la reconstruccion de la capilla y abrió un cementerio. Hacia, despues, observaciones meteorolójicas, atendia a todos los servicios con particular interes, y practicaba censos mui curiosos de la poblacion de Punta Arenas, segun los cuales la colonia tenia el siguiente número de habitantes en los años que se espresan: 1859, *ciento noventa y un habitantes*; 1860, *ciento cuarenta y cuatro*; 1861, *ciento cuarenta y nueve*; 1862, *doscientos dos* habitantes.

A pesar de estas cualidades del gobernador Schythe, se vió envuelto en diversas dificultades administrativas, siendo reemplazado desde mayo de 1857 a enero de 1858 por don Pedro Abalos. Habiéndose rehabilitado con el Gobierno, volvió a desempeñar su puesto, hasta que se le formó un proceso, durante el cual desempeñó las funciones de gobernador el señor Servando Corail hasta el 21 de febrero de 1865.

Es de hacer notar durante la gobernacion del señor Schythe, el juicio que merecia a don Antonio Varás la colonia de Punta Arenas. En la memoria que como Ministro del Interior presentaba al Congreso Nacional en el año 1856, refiriéndose a las facilidades que daria a las poblaciones e industrias de la rejion de Nahnelhuapi una comunicacion por agua con la Patagonia, agregaba lo siguiente:

«Mas dificultades para su poblacion y cultivo ofrece Magallanes. Sin embargo, *no es posible volver atrás.* La ocupacion de ese punto lejano, tiene, por varias circunstancias, un valor que no es posible estimar en los gastos que exije. Aislado y sin relaciones comerciales que estimulen al trabajo, poco promete por ahora. La línea de vapores por el estrecho, será siempre cuestion de vida o muerte para la colonia de Magallanes».

El 7 de junio de ese año, el Gobierno nombró gobernador interino de Magallanes a don Maximiliano Benavides, durante cuya administracion se hicieron diversas investigaciones acerca de las dificultades que el gobierno arjentino creaba al de Chile

Digitized by Google

en aquella rejion. El 13 de setiembre de 1866 se nombraba gobernador propietario a don Damian Riobó, quien se hizo cargo de su puesto el 16 de octubre siguiente.

El nuevo gobernador contrató colonos en Chiloé y llevó gran cantidad de semillas de Valdivia. Al llegar a Punta Arenas se encontró con 53 edificios con capacidad para 200 habitantes.

En el informe que elevó al Gobierno sobre la colonia, ponderaba sus inmejorables condiciones para el desarrollo de la colonizacion, indicando al mismo tiempo la forma en que ésta debia llevarse a cabo.

«El principal elemento de riqueza, decia al respecto, es actualmente la ganaderia; pero puede rivalizar con ella mas tarde la agricultura, la pesqueria, principalmente la mineria, esplotando las ricas minas de carbon de piedra, situadas a 10 kilómetros de la poblacion».

«El sistema de colonizacion que considero mas realizable, agregaba, seria enviar guarniciones militares de individuos casados que, estando para cumplir su enganche, pudieran ser licenciados aquí, convirtiéndose de este modo en exelentes colonos y militares disponibles en caso de alarma, a los cuales se les distribuirian pedazos de terrenos que, cultivados, les proporcionarian entradas suficientes con que atender a su subsistencia, dándoles la gobernacion semillas, herramientas y animales en cantidad proporcionada para principiar sus labranzas, debiendo amortizar su valor por mensualidades».

«Este sistema me parece tan hacedero, que todos los individuos de tropa que marchan a Valparaiso, despues de haber cumplido su enganche y que son relevados por otros recien llegados, solicitan como gracia el ser licenciados aquí, pues con pesar abandonan este lugar donde poseen propiedades en las que tienen siembras, aves domésticas y útiles de labranza».

El señor Riobó calculaba en 10,000 cabezas de ganado alzado, que han podido desarrollarse en los bosques de la península de Brunswick, desde que se dispersaron los existentes en Punta Arenas despues del motin del 51 y del consiguiente abandono de ese lugar por sus habitantes.

La poblacion que encontró a su llegada alcanzaba a 309 habitantes, siendo su único comercio con los indios patagones, a los cuales vendian víveres en cambio de pieles de guanacos,

Digitized by Google

avestruces, cisnes, etc. Para activar la industria, el señor Riobó proponia la construccion de un ferrocarril a las minas de carbon, lo cual permitiria su esplotacion y la venta de este artículo a *cinco pesos la tonelada*. El costo del ferrocarril no pasaria, segun sus cálculos, de 20 a 30,000 pesos. Al mismo tiempo pedia la construccion de un muelle indispensable para facilitar el embarque y desembarque en el puerto.

A pesar del celo y actividad desplegadas por el señor Riobó en el desempeño de sus funciones, hubo de separársele el 28 de noviembre de 1867, por dificultades con el jefe de la guarnicion militar, don Maximiliano Benavides, que habia sido gobernador interino y que, espíritu inquieto, estuvo a punto de producir nuevos motines, o que por lo ménos, no guardaba el respeto y la armonía necesarias con la autoridad de aquel.

El Gobierno se penetró de la necesidad de que los gobernadores de Magallanes fueran militares, de manera que nombró en reemplazo del señor Riobó, al capitan de corbeta don Oscar Viel.

El nuevo funcionario, al dirijirse a Punta Arenas, llevó varias familias de Valparaiso, en número de 64 personas, para que colonizaran aquel territorio, al mismo tiempo que algunos confinados. En Ancud contrató ademas 38 familias con 170 personas en calidad de colonos.

La administracion Viel

El señor Viel llegó a Punta Arenas el 6 de febrero de 1868, desplegando desde los primeros momentos grande actividad para establecer las familias e iniciar trabajos de todo jénero que dieran vida a la colonia. Empezó por formar un plano de la futura poblacion, pues el ya delineado no respondia a necesidad alguna. Punta Arenas se desarrollaba entónces en tres calles mui estrechas, sin nivel alguno y torcidas. El formó un plano de 72 hectáreas con calles de 20 metros de ancho, circunvaladas por avenidas de 50 metros. Esta parte de la futura poblacion la dividió en sitios de 1,000 metros de superficie para los colonos qus levantaran sus edificios. Formó ademas 23 hijuelas de 300 metros de frente por 800 de fondo hácia el suroeste de la poblacion para entregarlas al cultivo de las familias contratadas. En la parte urbana dejó una espaciosa plaza que bautizó

Digitized by Google

con el nombre de Muñoz Gamero para perpetuar la memoria de la principal víctima del motin de 1851.

Esta distribucion y las facilidades que dió para ocupar el terreno, fueron aliciente bastante para que se establecieran diversos comerciantes y para que la colonia tomara mayor vuelo con la llegada de 130 familias chilenas (520 personas mas o ménos) que, halagadas por esas facilidades y las concedidas por el decreto gubernativo de 27 de noviembre de 1867—que estimulaba esa emigracion otorgando hijuelas,—fueron a establecerse en la colonia. A fines del año 68, el Gobierno derogó aquel decreto cesando así la inmigracion chilena. El señor Viel pidió entónces al Gobierno inmigracion alemana para Magallanes.

El señor Viel hizo practicar trabajos sérios en las minas de carbon a fin de conocer su capacidad industrial, trabajos que si no dieron buen resultado, permitieron el casual descubrimiento de terrenos auríferos en las márjenes del rio de las Minas, que pronto fueron esplotados dejando buenas utilidades a los inespertos lavadores.

En vista de los resultados que dieron los trabajos en las minas, se resolvió dar su esplotacion en licitacion pública, obteniéndola el señor Ramon E. Rojas, por 25 años, mediante el pago de un peso de derecho por cada tonelada de carbon que estrajese. En 1870 se hizo el primer embarque de carbon, y hasta 1871, 24 buques habian embarcado 2,068 toneladas.

El oro estraido en los años de 1868-1871 alcanzó a un valor aproximado a 25,000 pesos.

Por esos años comenzó mas activamente la pesca de lobos marinos, la esportacion de maderas y la construccion de embarcaciones menores de 4 a 10 toneladas.

La navegacion aumentó con el tráfico de la Compañia Inglesa de Vapores. Las importaciones alcanzaron en 1869 y 70, a 80,314 pesos y la esportacion a 28,136 pesos.

Los servicios públicos fueron mejor atendidos, la escuela fué dotada de un preceptor rentado; en el muelle se colocó un pequeño faro y, por fin, se creó una estafeta de correos.

Todos estos factores de progreso y de desarrollo de la colonia de Magallanes se tradujeron en un aumento considerable de la poblacion que, en 1871, contaba con 800 habitantes, entre los cuales se contaban los 40 soldados de la guarnicion de la Arti-

Digitized by Google

llería de Marina, que habian relevado a los antiguos piquetes de artilleria y a la *compañia fija*, ademas de 100 relegados, en su mayoria soldados desertores.

Esta marcha progresiva continuó en los años siguientes. El concesionario de las minas de carbon, formó una *Sociedad Carbonífera de Magallanes* a la cual traspasó sus derechos, produciendo 2,404 toneladas en 1874; se estrajeron de los yacimientos vecinos de guano, 1,700 toneladas; el comercio aumentó en mas de 100,000 pesos con respecto a los anteriores, figurando en la partida de esportacion 5,000 cueros de lobos con un valor de 25,000 pesos. En ese mismo año fondearon 158 buques en Punta Arenas, 8 de vela y los demas vapores. La poblacion, por fin, se elevó a 1,300 habitantes.

El señor Viel trató de establecer la colonizacion en la isla Dawson y estender la misma, en el continente, hasta el rio Santa Cruz, pero estas ideas no tuvieron eco en el Gobierno. Sin embargo, una y otra idea habria resuelto problemas trascendentales para el éxito de la colonizacion chilena en Magallanes y para la dominacion nacional en territorios que mas tarde nos fueron arrebatados por una transaccion diplomática inconsulta.

El señor Viel fué nombrado comandante de la cañonera *Magallanes* con fecha 17 de setiembre de 1874, entrando a reemplazarlo en la gobernacion de aquel territorio, el sarjento mayor de artilleria don Diego Dublé Almeida.

La introduccion del ganado lanar y el motin del 77

La administracion del señor Dublé Almeida se distinguió por dos acontecimientos de capitalísima importancia que merecen el mas lato desarrollo: la introduccion del ganado lanar como base permanente de la industria ganadera en Magallanes, y el motin militar de 1877. En cuanto al primero, habremos de tratarlo con minuciosidad en sus múltiples manifestaciones, en el curso del presente trabajo, como que es el fundamento de la riqueza y de la colonizacion de la rejion austral. Por lo que se refiere al segundo, solo lo enunciaremos, reconociendo que él merece una investigacion histórica especial, que aun no se ha hecho ámpliamente, y que por diversos títulos se impone a la consideracion de los hombres de estudio y de los gobernantes.

Digitized by Google

Pero si esta administracion del señor Dublé Almeida tiene esos dos aspectos jenerales especialísimos, no deja de interesar en otras variadas manifestaciones de su intelijente actividad para el desarrollo y progreso de Magallanes. Su primer acto fué prestar decidida proteccion a la instruccion pública, restableciendo la escuela que un suceso desgraciado habia clausurado, mejorando sus condiciones locales y de organizacion, y abriendo una escuela nocturna para adultos. En seguida prestó atencion a los caminos, dictó reglamentos de policia, estableció el alumbrado público, que no existia en aquella época; habilitó un pequeño hospital; inició diversas construcciones de carácter fiscal; promovió la inmigracion de colonos suizos y protejió decidida, honrada y enérjicamente el comercio y la industria territorial.

El censo que se practicó en 1875 dió al territorio de Magallanes 1,145 habitantes, escluyendo la poblacion indíjena. En aquel número figuraban 200 chilotes y relegados, y 300 comunistas franceses que nuestro ministro en el Plata envió como colonos despues de haber sido rechazados en Buenos Aires y Montevideo.

La agricultura dió en esa época un paso considerable. El colono suizo, señor Alberto Cornis, estableció una estancia modelo, al punto de que en el verano de 1875-1876, pudo cosechar trigo y cebada, lo que no se habia hecho ántes y apénas se ha hecho despues en Magallanes. Estableció, ademas, una lechería modelo, en la que se fabricabaron escelentes quesos y mantequillas que surtian al pueblo, se vendian a los vapores y aun se esportaban a Montevideo.

La industria de la madera tomó mucho mayor incremento. La industria del carbon adquirió su mayor auje con la construccion de un pequeño ferrocarril de poco mas de seis millas de largo. La pesca de lobos dió ganancias estraordinarias, improvisándose diversas fortunas que permitieron mas tarde el desarrollo de la ganaderia, así como las minas del norte de Chile impulsaron vigorosamente la agricultura de la zona central.

La navegacion aumentó considerablemente y los buques chilenos de estacion en esas aguas, salvaron a mas de 150 náufragos.

Digitized by Google

Pero el celo, la actividad y el espíritu de progreso del gobernador Dublé Almeida, no se detuvieron ahí, sino que halagado por el desarrollo de las islas Malvinas y comprendiendo que las tierras y el clima magallánicos eran tan aptos para la crianza del ganado lanar como aquellas islas inglesas, propuso al Gobierno hacer un viaje con ese destino y con el propósito de atraer ganaderos a los cuales se les concederian tierras y otras franquicias.

El señor Dublé Almeida hizo su viaje en la corbeta *Chacabuco*, siendo mui bien recibido por las autoridades inglesas de Malvinas. No obstante, no pudo interesar a aquellos industriales para que se trasladaran a Magallanes, por el estado de incertidumbre que mantenia a aquellos territorios la cuestion limítrofe con la República Arjentina. Se aprovechó sin embargo aquella ocasion para traer a Punta Arenas algunos ejemplares de ovejas que se dejaron en la isla Isabel las que fueron el oríjen de la gran industria que hoi constituye la riqueza de aquel territorio.

En medio de estos afanes administrativos e industriales en provecho del territorio de Magallanes, a que estaba tan patrióticamente dedicado el señor Dublé Almeida, estalló en la noche del 11 de noviembre de 1877 el segundo motin de Punta Arenas, que no tuvo como el primero las causas aparentes de la heterojeneidad de la poblacion, la cantidad de relegados militares, el mal trato que se les daba, la poca guarnicion, etc., sino que estalló en el momento mas impensado y sin que manifestacion alguna hiciera vislumbrar lo que se tramaba.

En efecto, en la noche de aquel dia, algunos sarjentos de la guarnicion, ayudados por los relegados, sublevaron la guardia, dispararon sus rifles y cañones contra la gobernacion y otros edificios, saquearon la tesorería fiscal, la caja del cuartel y de la gobernacion así como las casas de comercio; destruyeron a su paso cuanto no podian utilizar, incendiaron y asesinaron. El fuego destruyó casi todos los edificios fiscales y gran parte de los particulares. Cuarenta víctimas y catorce heridos fueron inmolados a la zaña brutal de aquellos asesinos y ladrones que en medio de sus furias gritaban: *¡Muera el gobernador! ¡Vivan los arjentinos!*

Digitized by Google

Tras de cometer sus infamias, robos, incendios y asesinatos, los amotinados se lanzaron a la pampa en direccion al rio Santa Cruz y República Arjentina.

El gobernador Dublé Almeida, que al oir los primeros disparos salió de la gobernacion a reprimir el motin, no lo consiguió, y aun fué herido por los revoltosos. Logrando escapar en la madrugada siguiente, atravesó en 23 horas la distancia que separa a Punta Arenas de las aguas de Skyring, en donde se hallaba la *Magallanes* haciendo estudios hidrográficos y esploraciones, al mando del capitan de corbeta don Juan José Latorre. Inmediatamente se dirijió la *Magallanes* a Punta Arenas, a donde llegó en la madrugada del 14 de noviembre despues de recojer en el trayecto diversos fujitivos de la zaña de los sublevados.

El señor Dublé Almeida restableció el órden con la guarnicion de la *Magallanes* en medio de los escombros de un pueblo floreciente.

Este motin, como hemos dicho, requiere una investigacion histórica especial; pero queremos fijar la atencion a tres circunstancias reveladoras que los hombres de estado en Chile deben pensar bien para ajustar a alguno de ellos su línea de conducta en el futuro.

La primera es, que desde hacia años el gobierno arjentino creaba dificultades a la colonia de Magallanes, especialmente con los indios patagones, para lo cual pagaba un sueldo al cacique Casimiro, una de cuyas hijas se casó con un capitan de corbeta arjentino, don Luis Piedrabuena; la segunda es, que los amotinados daban mueras al gobernador y vivaban a los arjentinos; y la tercera es, que el capellan frai Mateo Maluloki, estranjero, fué preso en la *Magallanes* por ser uno de los instigadores del motin y por su conducta inmoral y depravada.

Creo que seria fácil demostrar que la República Arjentina puso toda clase de dificultades a la colonia chilena de Magallanes ántes de la celebracion del tratado de 1881, con el objeto de que fuera destruida o retirada, lo que estubo a punto de conseguir en 1877, y que despues de ese tratado y hoi mismo, pretende por todos los medios imajinables quitarle su hejemonía comercial en toda la rejion austral, lo cual patentizaremos en el curso del presente trabajo.

Digitized by Google

En cuanto a la actitud, complicidad e inmoralidad del capellan Maluloki, tiene su exámen una importancia capital para juzgar los actos del gobierno de Chile al entregar la isla Dawson al señor Fagnano e impulsar el desarrollo, la fuerza y la riqueza de los salesianos en Magallanes, hasta que constituyen hoi un problema social, relijioso y comercial de la mayor trascendencia, que habremos de analizar al ocuparnos de la isla Dawson y de la raza indíjena de la Tierra del Fuego.

El gobierno, despues de aquel desgraciado suceso, llamó al gobernador, señor Dublé Almeida, a fin de investigar si le cabia a este funcionario alguna culpabilidad en los sucesos acaecidos en Magallanes, nombrando en su reemplazo al coronel don Ramon Ekers, quien desempeñó dicha gobernacion durante los dos meses de licencia que se le concedieron a aquel. El 6 de febrero se aceptó la renuncia que presentó el señor Dublé Almeida, nombrándose definitivamente para sucederle, al teniente coronel de artilleria don Cárlos Wood.

El señor Wood fué encargado especialmente de hacer un cálculo de los gastos que demandaria la reconstruccion de los edificios fiscales destruidos por el incendio o por los amotinados del 11 de noviembre, en los cuales se habia gastado alrededor de 100,000 pesos. En las esferas gubernativas se queria conocer aquel dato para apreciar mejor la conveniencia de suprimir la colonia de Punta Arenas.

No nos consta si este pensamiento tuvo algun carácter de seriedad en el Gobierno, o si solo fué una idea pasajera en algun funcionario público, pero es el hecho que cuando el nuevo gobernador, señor Wood, comunicó que con poco costo se podrian reconstruir los edificios fiscales de Punta Arenas, y que la colonia volvia a animarse con el comercio, se desechó en absoluto aquella peregrina idea y se ordenó acometer las obras con tranquilidad y economía.

Habria sido una falta incalificable del Gobierno si hubiera realizado aquel pensamiento, pues ello habria traido funestas consecuencias para el pais al ajustarse el tratado de límites de 1881. Quizás se hubiera perdido el estrecho y los territorios que en la Patagonia y Tierra del Fuego nos dejara aquella malhadada transaccion si tal cosa hubiera pasado.

Digitized by Google

Pero el señor Wood no solo comunicaba aquellos favorables datos al Gobierno, sino que avanzaba la grata nueva que la colonia tenia ancho campo industrial para la implantacion de la industria ganadera que empezaba a desarrollarse. Varios comerciantes estranjeros, comprendiendo que esa industria podria prosperar en Magallanes, y alentados por el gobernador que les ofrecia terrenos con ese objeto, fueron a buscar ovejas a las Malvinas y las largaron en los terrenos situados hácia el oeste de Punta Arenas y en las islas Isabel, Marta y Magdalena, jenerosa y liberalmente ofecidas por el gobernador.

Esta actividad industrial se tradujo en un movimiento comercial nada despreciable en el año siguiente al motin del 11 de noviembre de 1877. El comercio de importacion alcanzó en 1878 a $ 86,301.10 y el de cabotaje a $ 22,056.83, o sea, un total de $ 108,357.93. El comercio de esportacion fué de $ 47,598.45. En las partidas de esta esportacion no figuraba ya el capítulo de carbon, pues la Sociedad Carbonífera de Magallanes habia suspendido sus trabajos, abandonando la esplotacion de las minas.

A pesar del motin del 11 de noviembre, del descrédito que este suceso hubo de traer necesariamente a la colonia, su poblacion no se alteró de un modo sensible, pues, en ese mismo año alcanzaba a 1,174 habitantes, lo que prueba que Punta Arenas podia subsistir por sí misma, con elementos propios de vida, aun a costa de los dolorosos sacrificios que habia esperimentado.

Llegó el año 1879 y con él la guerra contra el Perú y Bolivia. El comandante Wood fué llamado a desempeñar un puesto militar, nombrándose en su reemplazo, con fecha de 2 de junio de 1880, a don Francisco R. Sampaio.

La nueva era

Bajo la administracion del señor Sampaio se abre la nueva era de prosperidad y riqueza para la rejion magallánica. El ganado lanar se aclimata definitivamente; se forman haciendas importantes; se efectuan los primeros remates de arrendamiento de tierras; la poblacion crece y se desarrolla así como el comercio y el movimiento de Punta Arenas.

Ya las importaciones no superan a las esportaciones como en los años anteriores. Así, desde el 1.° de abril de 1881 al 31 de

Digitized by Google

marzo de 1882 las esportaciones alcanzaron a $ 171,518 y las importaciones a $ 95,980. Hé ahí el primer efecto de la introduccion de la industria ganadera en Magallanes.

El desarrollo de la industria ganadera trajo consigo un abandono completo para la agricultura y las minas de carbon, que no daban los resultados tan positivos y seguros de aquella. En cambio, las industrias de las maderas, lavaderos de oro y pesca de lobos, tomaron mucho mayor vuelo, constituyendo una fuente considerable de trabajo y de valiosas especulaciones.

En aquellos años empezó el interes por ocupar la isla Dawson. Diferentes solicitudes se presentaron con ese objeto, pidiendo la concesion de la tierra para traer 100 familias estranjeras e introducir en ella las industrias ganadera y de maderas. Estas solicitudes no tuvieron desgraciadamente buen éxito, perdiéndose así una bella oportunidad para colonizar una isla tan estensa y tan rica que hoi seria el asiento de una numerosa poblacion y de un activo comercio.

El gobernador, señor Sampaio, pretendió establecer en ella un presidio y desarrollar la colonizacion nacional por todos los medios posibles, pero estas ideas no tenian amparo en el Gobierno que estaba preocupado de la liquidacion de la guerra del Pacífico.

Por ese tiempo tambien (1883), se presentó una solicitud por el señor Guillermo Harocy, con el objeto de colonizar la Tierra del Fuego, en la que pedia la concesion de 170 leguas mediante el pago por arrendamiento de dos pesos por legua (ménos de un centavo por hectárea), obligándose a introducir despues del tercer año de ocupacion, dos familias por legua; mantener 100 animales vacunos y 500 lanares por legua, y pagar 400 pesos por legua despues de diez años de arrendamiento (19 centavos por hectárea).

El gobernador, señor Sampaio, informó desfavorablemente esta solicitud porque se oponia a la lei de 4 de ogosto de 1874, que solo concedia a los colonos 150 hectáreas de terrenos planos y 300 de montaña, y al decreto de 2 de diciembre de 1867, que dispuso el cobro de 50 centavos de arrendamiento por cada hectárea. No estando la solicitud en armonía con estas disposiciones, no debia aceptársele, tal era la opinion del señor Sampaio, quien concluia su informe diciendo:

Digitized by Google

«Conceder tanta estension de terreno en una isla inesplorada y por consiguiente, desconocidos los ramos de industria que contenga, *es esponer en manos de un empresario toda la isla.* Hasta ahora, por los lijeros reconocimientos que se han hecho, se sabe que existen lavaderos de oro, mantos de carbon, abundantes pastos y agua potable. Si los terrenos auríferos en que abunda la isla, y que en estos momentos se estudian, ofrecen utilidad al esplorador, estoi cierto que la isla se poblará bajo condiciones mas favorables que las propuestas por don Guillermo Harocy».

Sin embargo, diez años despues se hacia una concesion de mas de *un millon de hectáreas* a un solo particular, en peores condiciones que aquellas, como habremos de verlo mas adelante.

En los años de 1881 a 1883 Punta Arenas, el cabo de Hornos y varios otros puntos de la rejion magallánica, fueron visitados por diversas comisiones científicas estranjeras que con el propósito de hacer observaciones sobre el pasaje de Vénus por el sol, hicieron estudios jenerales acerca de ella y publicaron libros y relaciones mui interesantes que atrajeron la atencion del mundo civilizado hácia esa parte de Chile.

El 25 de noviembre de 1884 se hizo el primer remate de tierras en Magallanes, muchos de los cuales subsisten todavia, y el Gobierno de Chile empezó a preocuparse de aquella rejion, como lo acredita la espedicion de que fué encargado el injeniero don Alejandro Bertrand y a la cual nos hemos referido anteriormente.

El señor Sampaio fué un impulsador activo e intelijente del territorio de Magallanes durante los años que lo gobernó; fué un celoso cantelador de los valiosos intereses que se habian puesto bajo su custodia y supo armonizar esos intereses con el progreso y desarrollo de la colonizacion y de la industria. El mejoró todos los servicios administrativos y propuso una série de medidas que, desgraciadamente, no tuvieron aceptacion en el Gobierno por el desconocimiento en que se han hallado casi todos nuestros gobernantes acerca de la rejion magallánica.

Al señor Sampaio le cabe el alto honor de haber desempeñado aquellas funciones con honradez y con tino, echando así las bases de la administracion chilena en las condiciones mas ventajosas para el desarrollo y progreso de Magallanes.

Digitized by Google

El 17 de abril de 1889 fué reemplazado el señor Sampaio por el jeneral don Samuel Valdivieso.

La administracion del señor Valdivieso se singularizó por dos hechos que han influido considerablemente en la constitucion de la propiedad en Punta Arenas y en el porvenir de una parte de aquel territorio. En el primer año de su administracion concedió mas de trescientos sitios urbanos, no siempre con la cautela necesaria, y despues jestionó con la mayor actividad la entrega que se hizo al señor Fagnano de la isla Dawson, ademas de 5,000 animales y de 6,000 pesos, concesion que habremos de examinar mas tarde bajo sus diferentes aspectos.

En 1891 se produjo en Punta Arenas la captura de la *Lynch* y de la *Condell* durante la guerra civil de aquel año, dejando el jeneral Valdivieso la gobernacion en el mes de junio, no sin haber prestado servicios efectivos a la colonia.

Desde entónces se sucedieron en la gobernacion de Magallanes, ya con el carácter de interinos o propietarios, el teniente coronel, don Eduardo Moreno; el teniente coronel, don Daniel Briceño; el coronel don José Antonio Soto Salas; don Rómulo Correa C., y, por segunda vez, el señor Briceño, hasta que en el mes de agosto de 1892, fué designado para ese puesto el capitan de navío don Manuel Señoret.

El gobernador señor Señoret.

Es este indudablemente el período mas brillante de la colonia chilena de Magallanes, en el que mas se impulsaron todos sus elementos de progreso y en el que se asentó sobre mas sólidas bases el porvenir de toda la rejion magallánica. No habrá un solo acto ni se tratará de una sola materia en el curso del presente trabajo, en que la accion impulsiva del señor Señoret no se manifieste de una manera enérjica y casi podriamos decir, decisiva, para el desarrollo de todas las industrias, para la colonizacion y para establecer todo cuanto importa el desenvolvimiento de aquella riquísima rejion.

Una circunstancia favorable permitia un feliz advenimiento al señor Señoret en la gobernacion de Magallanes. Acababan de descubrirse los lavaderos de oro de las islas australes del canal Beagle, Lenox, Navarino, Picton, Nueva, etc., atrayendo una inmigracion espontánea de mas de mil estranjeros y nacionales

Digitized by Google

que, halagados por aquellas riquezas que se presentaban como fabulosas, se lanzaron de Buenos Aires y Montevideo, así como del centro del pais, en busca del codiciado metal, produciendo vida y movimiento comercial y despertando interés por la rejion que ya comenzaba a ser conocida en los mercados por sus esportaciones de lanas, cueros de lobos, guanacos y avestruces, y por sus maderas.

El primer acto del nuevo gobernador fué tratar de encausar hácia el pais la corriente inmigratoria que venia del Atlántico, a fin de que esa poblacion ambulante no se llevara todos los beneficios de la industia de los lavaderos de oro, sin dejar provecho al territorio y riqueza nacional. Al efecto, hizo la espedicion que hemos recordado en la primera parte de este libro, para conocer aquellas islas, establecer en ellas colonias y atraer así familias de Chiloé o del centro del pais que quisieran ir allí a establecerse. Como ya lo hemos dicho, el rusultado de esta espedicion fué la fundacion de Puerto Toro en la isla Navarino, y la adopcion de diversas medidas para establecer la navegacion y el comercio en aquellas islas.

En seguida continuó prestando particular empeño en desarrollar la colonizacion espontanea o artificial por cuantos medios estaban a su alcance o al del gobierno central. Así, estimuló la inmigracion de familias de Chiloé, de esos sufridos agricultores e industriales de madera, que fueron a Magallanes a activar la esplotacion de los bosques y a los cuales se les concedieron lotes de tierras, para que las cultivaran e hicieran prosperar.

El señor Señoret empleó la mayor liberalidad para estas concesiones de tierras, consiguiendo así que la poblacion del territorio se duplicara en poco tiempo, como vino a atestiguarlo el censo del año 1895.

Pero esta liberalidad no solo trajo por consecuencia el aumento de la poblacion y del capital flotante, que se empleó en la industria ganadera, sino que, mediante la concesion de ciertos lotes de terreno a las industrias que se establecieran en el territorio, consiguió hacer implantar graserías, establecimientos frigoríficos y otras industrias derivadas de la ganadería, que hasta entónces no se esplotaban, estagnando el desarrollo de la ganadería, por no tener en qué emplear el exedente que dejara la industria de las lanas. A este último propó-

Digitized by Google

sito tendió la proteccion que prestó a la esportacion de ganado en pié, con los ensayos practicados por los señores Blanchard y Castaing, que no dieron el resultado apetecido por falta de buques especiales, de una navegacion a firme con itinerario fijo, de medios fáciles y baratos de embarque, y de potreros de amansa y de engorda del ganado vacuno en potreros cercanos a Punta Arenas.

Esta proteccion a la ganadería, a pesar de que no se pudo hacer efectiva con la amplitud concebida por el señor Señoret, se tradujo en la duplicacion de la masa de ganado lanar, que a la llegada del señor Señoret no alcanzaba a 500,000 cabezas y que cuatro años despues pasaba de un millon.

Igual proteccion prestó el señor Señoret a los lavaderos de oro, a las maderas, al carbon, a la pesca (reglamentándola), a todos los elementos de riqueza del territorio. Al mismo tiempo protejió el comercio, reconstruyendo el muelle, subvencionando a vapores que hicieran la movilizacion de productos dentro del territorio. y estableciendo mayores seguridades en los campos y en Punta Arenas mediante el mantenimiento del órden y respeto a la vida y propiedad.

La navegacion fué motivo de una atencion principal de parte del señor Señoret, practicando un mejor valizamiento del estrecho y, sobre todo, iluminando sus costas con faros que son un orgullo para la administracion chilena, como el espléndido situado en los Evanjelistas.

Fuera de estos importantes trabajos de interes jeneral, para el territorio, dedicó el señor Señoret una actividad increible al mejoramiento de Punta Arenas para radicar en él el emporio de toda la rejion austral. Al efecto, prohibió el embarque y desembarque de productos por cualquier otro punto que no fuera ese puerto; procedió a la apertura de nuevos caminos rurales y a la reparacion de los existentes; ensanchó el area de la poblacion; mejoró sus calles rectificándolas y nivelándolas; atendió a la edificacion con material sólido, a fin de prevenir incendios que, en una ciudad edificada de madera y en donde reinan continuos y fuertes vientos, pueden arrasar con la poblacion entera como ha sucedido con Iquique y otros puntos; estableció el agua potable; mejoró el alumbrado público; abrió un nuevo cementerio y

Digitized by Google

atendió todas las necesidades locales con una contraccion y actividad estraordinarias.

Durante su administracion se establecieron el Cuerpo de Bomberos y numerosas sociedades particulares, estranjeras y nacionales; se dictaron varios raglamentos de caracter urjente; se creó la Junta de Alcaldes y el cobro de ciertas contribuciones para atender a los servicios locales; se creó igualmente, por lei de 23 de diciembre de 1893, el Juzgado de Letras de Punta Arenas.

Fundó Puerto Porvenir en la Tierra del Fuego para que sirviera a toda esa rejion de puerto céntrico de poblacion, de comercio y de embarque de sus productos;

Dedicó su atencion al mejor medio de civilizar los indios onas;

Estableció un depósito de carbon para la escuadra;

Estudió las condiciones militares del estrecho;

Ejercitó toda su influencia y actividad para que se dictara la lei de construccion del cable a Punta Arenas, medida de necesidad comercial y de seguridad nacional indispensable;

Llevó su esfera de actividad hasta procurar la fundacion del periódico El Magallanes, que es hasta ahora un fiel eco de los progresos realizados por la colonia de Punta Arenas y por toda la rejion austral.

Difícil seria hacer un resúmen jeneral de la labor realizada por el señor Señoret durante los cuatro años que permaneció en Magallanes. Baste decir que no hubo servicio público, por mas insignificante que fuera, ni interes jeneral por mas complicado que apareciera y por mas dificultades que su solucion acarreara, que el señor Señoret no atendiera con las notables cualidades de su intelijencia, con la enerjía y firmeza de su carácter y con la injénita honradez de su noble espíritu.

No ha tenido Magallanes impulsador mas hábil y mas fecundo de su progreso. Si al ilustre jeneral Búlnes le cabe la gloria de haber fundado la primera colonia chilena en Magallanes; si al coronel Mardones le corresponde el honor de haber cimentado a Punta Arenas, don Manuel Señoret tiene el honor y la gloria de haber concluido la obra de aquellos, de haber formado una ciudad que es ya un emporio de riqueza en la rejion austral de Chile, de haber radicado la colonizacion y la industria de una manera estable y duradera, y de haber estable-

Digitized by Google

cido la dominacion chilena en aquellos territorios por medio de factores que la hacen indestructible: la civilizacion, el órden y el trabajo.

Empero, servidor público tan escepcional, funcionario administrativo tan emprendedor, tan activo, tan intelijente y honorable, tuvo sus enemigos manifiestos o solapados, que minaron su autoridad y su prestijio ante el gobierno central, haciéndolo remover de un puesto que él habia prestijiado con las dotes mas brillantes del empleado público.

Por decreto de 28 de octubre de 1896 fué nombrado Delegado del Gobierno en el territorio de Magallanes, don Mariano Guerrero Bascuñan, y por decreto de 10 de noviembre siguiente, se le nombraba gobernador, cesando por lo tanto el señor Señoret en el desempeño de esas funciones. El señor Guerrero Bascuñan era encargado de una comision especial a fin de estudiar la situacion de los arrendatarios de tierras, la propiedad fiscal, los servicios públicos, la renta que percibe el Estado, el movimiento comercial e industrial, etc., etc.

En desempeño de esta comision de estudio del territorio de Magallanes en sus relaciones con la administracion pública, el señor Guerrero Bascuñan presentó al Gobierno una interesante Memoria en que espone todos los antecedentes relacionados con los distintos puntos de su programa de trabajo y emite opiniones mui atinadas acerca de la accion que le corresponde ejecutar al Estado para procurar el progreso y desenvolvimiento de aquel territorio. Sin duda alguna es esta Memoria el trabajo mas compendiado y completo que se haya hecho acerca de la situacion actual de la administracion pública de Magallanes, del estado de sus industrias y comercio y de los elementos que pueden tender a su mejoramiento. Esa Memoria importa un guia bastante seguro para solucionar muchos problemas administrativos afectos a aquella rejion.

Se podria anotar el hecho de que el señor Guerrero Bascuñan apénas toca puntos esenciales, sin darles solucion acertada, y soluciona otros en forma quizás no mui conveniente para los intereses jenerales; pero en conjunto, es una fuente informativa para el Gobierno de un interes positivo y cierto.

En los cinco meses que duró la estadía del señor Guerrero Bascuñan en Punta Arenas, tuvo tiempo de estudiar por sí

Digitized by Google

mismo muchos hechos y tuvo a su mano todos los antecedentes para apreciar las distintas cuestiones sometidas a su exámen, con lo cual pudo redactar su ilustrativa Memoria publicada en dos tomos por la Imprenta Ercilla.

A la vuelta del señor Guerrero Bascuñán a Santiago, quedó reemplazándolo como gobernador interino el señor Rómulo Correa C., hasta que el 28 de junio de 1898 se nombró en calidad de propietario a don Cárlos Bories, quien desempeña hasta la actualidad dicho puesto.

Durante este tiempo el territorio de Magallanes se ha desarrollado notablemente, como se verá en el curso del presente trabajo.

Digitized by Google

PUNTA ARENAS

Digitized by Google

Digitized by Google

CAPITULO III

La capital del territorio de Magallanes.

Importancia de Punta Arenas en la rejion austral.—Emporio comercial y de poblacion.—Su situacion jeográfica.—Aspecto y desarrollo de la ciudad.—Sus edificios, paseos y sociabilidad.—Administracion publica.—Instruccion.—Fundacion de un Instituto Comercial e Industrial.—Fundacion de una biblioteca.—Beneficencia.—Cárcel y presidio.—Policia.—Otros servicios.—Administracion local.

En la vasta estension territorial que ocupan la Patagonia y la isla grande de la Tierra del Fuego, con sus dilatadas costas bañadas por dos océanos, no existe una ciudad o un puerto de mayor importancia por sus condiciones naturales, por su poblacion, por su comercio y por su grado de cultura y de civilizacion alcanzadas, como la ciudad y puerto de Punta Arenas, capital del territorio de Magallanes.

Todos los demas puertos y poblaciones de la rejion austral, así chilenas como arjentinas, se hallan aun en jérmen, y probablemente pasarán muchos años ántes que puedan tener el título de ciudad.

Los dos centros poblados, de alguna importancia, pertenecientes a la República Arjentina: Gallegos y Ushuaia, son hasta hoi pequeños caseríos con una reducida y flotante poblacion agrícola e industrial que en jeneral tiene sus faenas fuera de esos centros de provision y de apertrechamiento.

Gallegos, en el norte de Punta Arenas, situado a la desembocadura del rio del mismo nombre, podria alcanzar alguna importancia comercial sirviendo de puerta de salida para los productos de la Patagonia austral arjentina; pero para llegar a este resultado será menester ejecutar costosas obras marítimas en la desembocadura de aquel rio, sembrada de bancos de arena y de fango, que impiden la entrada al puerto de buques mayores o de alta mar. Pasarán, de seguro, muchos años, antes que el gobierno arjentino pueda atender esas necesidades de un órden

Digitized by Google

secundario para el desenvolvimiento comercial e industrial de su pais.

Ushuaia, en el canal de Beagle, al frente de las islas de Navarino y Hoste, está situado tan al sur de la Tierra del Fuego, que seguramente no serán muchos los buques arjentinos, o al servicio de su comercio, que se aventuren en aquellos mares, atraviesen el estrecho de Le Maire y penetren al canal Beagle, para ir a buscar los escasos productos y hacer el servicio comercial de un puerto sin vida propia como aquel, sujeto a una rejion pobre y reducida como es la parte de la Tierra del Fuego austral correspondiente a la República Arjentina, flanqueada por las cordilleras nevadas de Darwin o de Sarmiento.

La industria principal de Ushuaia es la de maderas, y es curioso observar que sus aserraderos o los bosques que estos esplotan, esten situados en la seccion chilena de la Tierra del Fuego.

Por otra parte, Ushuaia tendrá un fuerte competidor, hácia el sur, en Puerto Toro, fundado por el gobernador señor Señoret en 1892, en la isla Navarino, que servirá de centro de provision Para todo ese grupo de islas tan ricas en lavaderos de oro y tan apropiadas para la ganadería y agricultura; y hácia el norte tendrá ademas como competidor, a Puerto Porvenir, fundado por ese mismo gobernador en 1894, y que ya cuenta con mas de 200 casas y 400 a 500 habitantes. Este puerto, situado casi al frente, de Punta Arenas, un poco hácia el sureste, tendrá que ser forzosamente el puerto de salida de los productos de la mayor parte de la Tierra del Fuego, tanto chilena como arjentina, no solo por su situacion jeográfica inmejorable, y por los caminos que lo ligan actualmente a los centros agrícolas de la costa y del interior, sino por su excelente y estensa bahía, por la facilidad de embarcar los productos de esportacion con un costo mucho menor a lo que podria hacerlo cualquier otro puerto de la isla grande, y con mucha mayor razon a lo que pudiera hacerlo Ushuaia, que se halla, como ya lo hemos dicho, en la estremidad austral de la Tierra del Fuego.

Fuera de estas cuatro poblaciones en jérmen: Gallegos y Ushuaia, en la parte arjentina, Puerto Toro y Puerto Porvenir, en la chilena, no existen otros centros poblados que merezcan llamarse tales, pues las agrupaciones de hombres en los lava-

Digitized by Google

deros de oro, en los aserraderos, en las haciendas o en las minas de carbon, no son sino nucleos industriales de mayor o menor importancia, pero que en manera alguna constituyen una poblacion. En el seno de la Ultima Esperanza existe otro jérmen de poblacion chilena en Puerto Consuelo, que tendrá vida propia con la esportacion de los productos de la Patagonia central arjentina y chilena y con la esplotacion de sus minas de carbon; pero que por el momento no es sino un pequeño caserío.

De manera que nada puede disputarle a Punta Arenas el predominio que alcanza su poblacion y su comercio en toda la rejion austral, en forma que no hai ninguna ciudad mas importante desde Aucud al sur, en el Pacífico, y desde Bahía Blanca al sur, en el Atlántico, como la capital del territorio de Magallanes.

Situada Punta Arenas en el centro sur de aquella dilatada rejion continental y de sus islas adyacentes, cuyas grandes riquezas naturales solo ahora empiezan a despertar el interes del capital y de los hombres de trabajo y de empresa, sirve de fácil y cómoda salida a casi todos los productos de la Patagonia austral, arjentina o chilena, de la Tierra del Fuego e islas occidentales, que tienen allí su base de contratacion de fletes marítimos y su centro para todas las transacciones comerciales de esportacion e importacion.

Ella es el emporio de toda aquella rejion, es el centro en donde se provee y a donde afluyen los 20,000 habitantes e industriales que desde Santa Cruz al sur dan vida a esos vastos territorios que 20 años atras no merecian sino el desprecio de los viajeros, de los sabios y de los estadistas, y que hoi, merced al trabajo, a la constancia y a la inteli jencia de aquellos, es la casi vírjen y rica rejion de la ganadería, de las lanas, de las pieles, de las maderas, de la pesca, de los lavaderos de oro, de las minas de carbon y de quien sabe cuantas otras industrias por implantarse, que serán la salvacion de Chile el dia en que falte el salitre.

¡Cuán envidiable no será la situacion de una ciudad y de un puerto como Punta Arenas, que sirve a una rejion tan privilijiada por la naturaleza, que prospera espontánea y estraordinariamente sin la proteccion de nadie, y que tiene una posicion jeográfica única, en un estrecho cuyas bellezas naturales son solo

Digitized by Google

comparables a los beneficios que presta a la navegacion de dos mares y al comercio de la Europa, de la América y de la Oceania!

La cindad de Punta Arenas.

En la rapidísima reseña histórica que hemos hecho de la colonia de Punta Arenas, se habrá podido observar el lento desarrollo de esta poblacion en los primeros años, las destrucciones de que ha sido objeto por los motines del 51 y del 77, y su paulatino mejoramiento a medida que prosperaba la industria de la ganaderia.

Puede decirse que el progreso real y efectivo de esta poblacion, hasta hoi, que es ya una ciudad constituida, progresista y hermosa, solo data de 1892 a la fecha.

Punta Arenas presenta un aspecto risueño y halagador para el viajero que despues de una larga navegacion en el Atlántico o en el Pacífico, sin tocar en puerto alguno, se encuentra en medio del estrecho con una ciudad bien delineada y con una edificacion en constante y rápida actividad. Sus calles anchas, que empiezan a nivelarse y a pavimentarse; sus avenidas y plazas bien distribuidas, que serán en no lejano tiempo puntos céntricos de vida, movimiento y paseos urbanos; y sus edificios de material sólido, que desde hace pocos años han empezado a construirse, algunos tan importantes como la Gobernacion, el Apostadero Naval, el teatro Menéndez, el club Magallanes, la casa de la señora viuda de Nogueira y varios otros mui dignos de figurar con honor en Santiago o Valparaiso, presentan una planta de ciudad importante que, vista de los suaves lomajes que la espaldean, es aun mas atrayente y hermosa que examinada desde la bahía.

La ciudad primitivamente delineada por el gobernador Viel con 72 hectáreas urbanas, fué considerablemente ensanchada por el señor Señoret, y ahora la edificacion ha continuado hácia las colinas que rodean la parte baja de la poblacion, y desbordándose hácia el norte del rio de Las Minas, llega hasta el Hipódromo, y hácia el sur del rio de La Mano hasta Miramar, saliendo del marco que ántes la encerraba entre esos dos pequeños rios y buscando mas ámplios horizontes de vida y movimiento.

Digitized by Google

Los mas importantes edificios se alzan en el centro de la planta de la ciudad comprendida entre ambos rios, que abarca un ancho de doce a catorce manzanas y un fondo desde la playa hasta las colinas que la espaldean por el oeste, de quince a 18 manzanas, en su máximum. En seguida, la edificacion estendida hácia el norte y el sur, aunque contiene algunas construcciones elegantes, es en jeneral mediocre y dispersada en un radio bastante considerable. En jeneral, el plano de la ciudad de Punta Arenas ne tiene una edificacion continua. Existen aun en los puntos mas céntricos, muchos sitios eriazos que esperan el aumento de la poblacion para edificarse.

No obstante, la edificacion continua con bastante actividad. Solo en el año último se han hecho construcciones por valor de 600,000 pesos o mas, y el valor de la propiedad ha aumentado en tal forma, que el sitio con lijera construccion de madera ocupado por el cuartel de bomberos en la plaza Muñoz Gamero, ha sido vendido últimamente al Banco de Tarapacá a razon de 70 pesos el metro cuadrado, segun datos de la prensa local. Este dato es bastante ilustrativo para conocer la importancia alcanzada por la ciudad de Punta Arenas.

La casi totalidad de la edificacion es de madera a causa de la abundancia de este material en el territorio y de su costo mucho mas reducido, que permite a cualquier propietario con pequeño capital, construir una casa de habitacion, de negocio o de alquiler. Pero en los últimos años, como ya se ha dicho, ha empezado la edificacion de cal y ladrillo, habiéndose hecho edificios como el teatro Menéndez, por valor de 300,000 pesos mas o ménos; y no tardará en jeneralizarse esta clase de construcciones a medida que el material y la obra de mano abaraten y que el Estado y los particulares se penetren mejor de lo que lo han hecho hasta el presente, de que la edificacion de madera en una ciudad como Punta Arenas, continuamente azotada por fuertes vientos, constituye una séria amenaza para su seguridad, pues un incendio cualquiera puede facilmente convertirse en una catástrofe de grandes proporciones.

El delineador de la ciudad fué bastante previsor para dotarla de calles de 20 metros de ancho y de avenidas de circunvalacion de 50 metros, no solo para las facilidades del tráfico, sino para localizar los incendios. Pero esto no es bastante, pues, a

Digitized by Google

pesar de esta precautoria medida de fundacion, y de los cuerpos de bomberos, el fuego atravesará las calles con los vientos y prenderá con facilidad en edificios de material tan lijero, entre tanto que los edificios de material sólido y las murallas corta-fuego, impedirian esas grandes calamidades que han esperimentado Iquique o Guayaquil. Las autoridades locales debieran conceder facilidades especiales a los propietarios que construyeran con material sólido, a fin de prevenir futuros peligros que, en menor escala, ha esperimentado ya Punta Arenas.

El viajero que visita esta ciudad se estraña de que aun no se la haya plantado con árboles adecuados al clima y a la rejion, que sirvan de ornato, de comodidad y aun de resguardo para la poblacion que sufre la accion de los vientos.

Las plantaciones le darian otro aspecto a esta ciudad, aun desprovista de paseos y de diversiones públicas. Las calles, plazas y avenidas de Punta Arenas esperan la mano del jardinero o del arboricultor que las presenten en otra forma a las miradas de sus habitantes o del viajero.

Hemos dicho que Punta Arenas es una ciudad todavia sin paseos; y es natural que así suceda, dado su progreso tan reciente y la obligacion en que se ha encuentrado de dedicar su riqueza a necesidades públicas de un órden superior. La plaza Muñoz Gamero, que es bien espaciosa, solo ahora esperimenta alguna transformacion para que sirva de punto de reunion o de recreo a la sociedad.

El Hipódromo es un paseo para ciertos dias mui determinados del año.

Un paseo natural y hermoso es la playa hasta Miramar, atravesando astilleros y aserraderos y llegando hasta algunos chalets edificados en suaves lomajes, ocupados por restaurants, que ofrecen al visitante, al par que las atenciones de la casa, una vista admirable de una parte de la poblacion, de la bahía y del estrecho, hasta divisarse en dias despejados y serenos las playas de la Tierra del Fuego. Una puesta de sol en el estrecho de Magallanes, desde esos sitios, es uno de los paisajes mas bellos que pueden ofrecerse a la contemplacion de la naturaleza.

De manera que, dada esta condicion de la ciudad de Punta Arenas, la construccion del teatro Menéndez, elegante edificio y hermosa sala de espectáculos, superior a la de la mayoría de

Digitized by Google

los teatros del resto del pais, en la que se dan variadas funciones, ha venido a llenar una de las necesidades mas sentidas en una ciudad que ademas de la falta de paseos une la carencia de diversiones públicas.

Entre tanto, la vida social se desarrolla en condiciones que demuestran un gran adelanto. Las reuniones en los clubs y casas de las familias mas distinguidas de la localidad, así como en los centros sociales existentes, tan numerosos como bien organizados, por los nacionales y estranjeros, mantienen en constante actividad y agradables pasatiempos a esa poblacion cosmopolita, educada y progresista.

El Club Magallanes, principal centro social de Punta Arenas, es una institucion mui bien organizada por el núcleo de poblacion mas distinguida de esa ciudad, ocupa una elegante casa con salones adecuados al objeto, cómodamente amueblados y provistos de lectura y otros pasatiempos. Contínuamente se dan bailes en este Club, a los cuales acude la mejor sociedad de Punta Arenas.

Entre las instituciones estranjeras merece una especial mencion el Club Aleman, que cuenta con un edificio propio, de dos pisos, mui bien distribuido, cómoda y elegantemente arreglado, y dotado de una sala especial para bailes, a donde acuden periódicamente los socios con sus familias, celebrándose reuniones tan agradables como cultas.

Fuera de estos centros sociales, existen varios salones de concierto y numerosísimos restaurants y cantinas de todo jénero, a donde acude la abundante poblacion de hombres, industriales, empleados o trabajadores, estancieros, marinos y transeuntes y viajeros, tan comunes en un puerto de recalada forzosa. Los rigores del clima contribuyen a que estos centros sociales se desarrollen y prosperen, toda vez que ofrecen comodidades y pasatiempos agradables. Es de sentir tan solo que las bebidas espirituosas que se ofrecen en los restaurants o cantinas de segundo o tercer órden, no sean convenientemente vijiladas por la autoridad, pues contribuyen a que el alcoholismo se presente allí con caracteres alarmantes, constituyendo uno de los problemas sociales de mayor interes para los poderes públicos.

Digitized by Google

Punta Arenas es una ciudad iluminada con luz eléctrica, en forma que si no llena todas sus necesidades, pues no es tan abundante y esparcida como la estension e importancia de la poblacion lo requieren, es un elemento innegable de su progreso. A medida que la edificacion se condense y llene los claros que hoi se notan, desaparecerá sin duda ese inconveniente, contando así la autoridad local con mas recursos para mejorar un servicio tan esencial en toda ciudad moderna.

Es curioso observar que una ciudad y un puerto de tanta vida espansiva como aquel, no cuente todavia con hoteles que respondan al adelanto y al movimiento de su poblacion cosmopolita y rica. Los hoteles existentes en Punta Arenas dejan mucho que desear en *confort* y en servicio, y a esto contribuye quizás su número, que no permite reconcentrar en uno o dos establecimientos la actividad que se reparte entre todos ellos, y la calidad de la servidumbre que es realmente detestable por lo cara y lo mala. Un intelijente industrial en este ramo, que construyera un edificio especial para este objeto o arreglara convenientemente alguno de los existentes, y estableciera un servicio como la sociedad de Punta Arenas lo exije, haria un pingüe negocio, pues allí se paga mas que en la jeneralidad de de las ciudades de Chile, a la vez que contribuiria a un evidente progreso local.

Llama la atencion en esta ciudad el órden y la compostura jeneral de la poblacion. No se ven en ella los groseros espectáculos que ofrecen otros puertos o ciudades del pais, que ofenden la moral y las buenas costumbres, ni se palpan esas manifestaciones de la miseria en las clases proletarias, de que dan muestra otras poblaciones. La de Punta Arenas es, por lo jeneral, ordenada y culta, respetuosa de la autoridad y de los reglamentos locales. Contribuye eficazmente a esta manifestacion de su progreso, el cuerpo de policia, si no numeroso, bien disciplinado y correcto. Aun en dias de fiestas, la poblacion muestra su correccion en todos los actos de su vida social.

Se debe principalmente esta interesante manifestacion del progreso de aquella ciudad, a la composicion de sus habitantes: estranjeros de todas nacionalidades, con hábitos de cultura, trabajadores incansables; nacionales serios y emprendedores, industriales activos que encuentran ámplia remuneracion a sus

Digitized by Google

fatigas. Es aquel, ante todo, un pueblo trabajador, con salarios crecidos, lo que esplica que no se ven allí esos pobres harapientos que se notan en otras partes.

El peon, el sirviente, el artesano, el empleado, el industrial, todos encuentran una remuneracion adecuada a su trabajo y a sus necesidades. Salarios de tres pesos o tres pesos cincuenta centavos diarios para un peon; de veinte, treinta y cuarenta pesos mensuales para un sirviente doméstico; y salarios, sueldos y remuneraciones correspondientes para el artesano, el empleado y el industrial, son la base de una vida holgada y de costumbres por lo jeneral sanas y arregladas.

Otro gremio social que se halla aun en mas favorables condiciones, es el fletero, el cargador de tierra y de mar, todos esos industriales que con sus embarcaciones menores o con sus carretones, hacen la movilizacion de bultos en la bahía o en la ciudad. Este gremio, compuesto casi en su totalidad de austriacos o de italianos, y que forma un monopolio absorvente y perjudicial para la industria y la produccion en jeneral, así como una contribucion demasiado onerosa para el viajero o transeunte,—problema económico del cual nos ocuparemos mas adelante, —lleva una vida enteramente de trabajo y de ahorro que contribuye a formar esa masa de poblacion séria y respetuosa que es la característica de Punta Arenas.

Si de estas capas sociales mas inferiores de la poblacion, se examinan las que ocupan el rango superior, habremos de contemplar en ella el mismo fenómeno, basado en el mismo trabajo remunerador y holgado, y en las rentas colosales que producen las industrias casi espontáneas del territorio, en los intereses crecidos que percibe el comercio, produciéndose así una burguesía feliz de todas nacionalidades, que busca y encuentra en el trabajo y en la industria la felicidad social, de la familia y del hogar.

Son estos elementos constitutivos y sérios de la ciudad de Punta Arenas, los que forman su organismo robusto de vitalidad y de progreso, y los que permiten preveer un adelanto local y un mejoramiento social siempre crecientes, de manera que en pocos años mas, con sus propias fuerzas espansivas, convenientemente encausadas y dirijidas por el Estado, habrán de ser la base de una poblacion numerosa, floreciente y rica, así como la digna portada del pais en el estrecho de Magallanes.

Digitized by Google

La administracion pública.

La accion administrativa se desenvuelve en Punta Arenas, así como en todo el territorio, de una manera lenta y altamente perjudicial para los valiosos intereses jenerales allí radicados, a causa de la lejanía en que se halla del centro de los poderes públicos, del desconocimiento que se tiene de esos intereses y de la mejor manera de gobernarlos, de la defectuosa division política que tiene en la actualidad y de la estension considerable que abarca el réjimen público.

Ya nos hemos ocupado, aunque a la lijera, del grave problema que entraña la division política del territorio y la manera de fraccionarlo para que la accion administrativa se ejercite con mas actividad y eficacia. Ahora debemos ocuparnos de los distintos factores que constituyen el desenvolvimiento del poder público en Magallanes a fin de conocer su estado actual y sus necesidades mas urjentes.

En nuestro entender, la esencia de la accion administrativa en Magallanes consiste en colonizarlo de la manera mas rápida y conveniente en armonía con sus necesidades y con su desarrollo industrial y económico. La base fundamental de gobierno en Magallanes consiste en la fórmula tan precisa como sábia y patriótica con que el gran estadista arjentino don Juan Bautista Alberdi, sintetizaba la accion del gobierno para hacer la felicidad de la República: *Gobernar es poblar.*

A esta fórmula debemos dedicar un estudio especial, ademas de que la tendencia jeneral del presente trabajo la envuelve y la desarrolla; pero por el momento, para seguir un órden lójico de estudio, habremos de referirnos a otras manifestaciones de la accion pública en Punta Arenas y en todo el territorio.

Instruccion.

En primer lugar, la instruccion pública se halla en un estado considerable de atraso por falta de locales a propósito, por el insuficiente número de escuelas que existen, dada la poblacion, por la falta de un liceo superior y por la carencia de personal educador.

Funcionan actualmente en Punta Arenas: una escuela pública para hombres, otra para mujeres y una mista; dos escuelas rejentadas por los salesianos y un liceo misto-internacional.

Digitized by Google

La escuela de hombres funciona en un local estrecho, sin comodidades de ningun jénero, espuesto a todas las continjencias del clima riguroso de la rejion. La escuela de mujeres, en mejores condiciones que aquella, ocupa una casa particular que no consulta ninguno de los preceptos hijiénicos exijidos por la educacion moderna. En mejores condiciones se halla la escuela mista, pues su local ha sido construido por la junta de alcaldes de Punta Arenas, en un terreno cedido por el señor Rodolfo Stuvenrauch en un barrio bastante poblado, que mide 25 metros de ancho por 50 de fondo. Esta escuela tiene capacidad para 125 alumnos.

En mejores condiciones de local se hallan aun las escuelas de los salesianos, una de hombres y otra de mujeres, pues el terreno fué cedido por el Estado, sus edificios construidos con dineros fiscales y, ademas perciben subvenciones fiscales crecidas que, con las pingües entradas que les proporciona la isla Dawson, cedida tambien por el Fisco, les permiten hacer una competencia ruinosa a las escuelas *fiscales*, llevando a aquellos establecimientos la mayor parte de la poblacion escolar de Punta Arenas.

Así, miéntras la matrícula en la escuela fiscal de hombres era de 30 a 40 alumnos en 1896, y su asistencia media de 15 a 20, en la escuela de hombres de los salesianos la matrícula era de 100 a 120 y su asistencia media de 70 a 80. En las escuelas de mujeres pasaba otro tanto; posteriormente se ha modificado un tanto este mortificante estado de cosas tan perjudicial para el Estado.

La cuestion del local es para los padres de familia una de las necesidades mas apremiantes en Punta Arenas. En lugar de mandar sus hijos a una escuela en la que penetra la lluvia, la nieve y el viento, que no tiene patios cubiertos, en un clima que tanto los necesita, los mandan a donde tienen estos requisitos fundamentales para la vida y la salud de los educandos.

De manera que la primera atencion del Estado, si cumple con su deber primordial en todo pueblo culto, de prestar atencion preferente a la instruccion pública, debe tender a hacer construir edificios especiales de material sólido destinados a las escuelas públicas de aquel territorio. Esta tarea no es larga ni costosa. El Fisco posee allí gran número de terrenos a propósitos para el

Digitized by Google

objeto, y con un presupuesto de 12 a 15,000 pesos, podria construir edificios cómodos que llenaren todas las condiciones exijidas por la pedagojía moderna y adecuados al clima de la rejion que nos ocupa.

Es menester que el Fisco salga en aquel territorio de la rutina que lo tiene apegado, en el resto del pais, a los intereses particulares. Si entra por el sistema de arrendar casas para escuelas en Punta Arenas, en donde los alquileres son crecidos, desarrollará esos intereses particulares que tan perjudiciales han sido para el Estado desde Tacna a Chiloé. Posiblemente pasa de 600,000 pesos lo que el Fisco paga anualmente por arrendamientos de casas para escuelas y liceos en todo el pais, lo cual representa un capital que permitiria construir todos los edificios necesarios con tal objeto, produciéndose una gran economía en los gastos públicos y una mejora considerable en la enseñanza y la hijiene pública.

Otra de las causas que motivan el estado de atraso de la instruccion pública en Magallanes, es la carencia de escuelas. Dada la poblacion del territorio, debiera haber en Punta Arenas, 7 a 8 escuelas públicas de ambos sexos y una mista en Puerto Porvenir, ademas de la creacion de preceptores rurales ambulantes que tan buenos resultados ha dado en las Malvinas, en donde, lo mismo que en Magallanes, existe una poblacion numerosa situada en los campos, que no constituyen centros poblados sino pequeños núcleos sujetos a las condiciones de la industria ganadera.

Siendo la poblacion de Punta Arenas de siete mil o mas habitantes, se impone la creacion de un escuela por cada mil habitantes, a lo ménos. Existiendo en la actualidad solo tres escuelas, se comprende que la instruccion deja mucho que desear. No contamos en este número las dos escuelas de los salesianos ni otras particulares que existen allí, por cuanto el Estado no debe fijarse en ellas para el sostenimiento de la instruccion pública en la forma que lo indica la Constitucion y las leyes especiales del pais.

Puerto Porvenir, que cuenta con 400 a 500 habitantes, y que constituye ya una pequeña poblacion con vida propia, requiere la fundacion de una escuela con la misma urjencia que todos los demas servicios públicos.

Digitized by Google

Por fin, la creacion de preceptores ambulantes que se pudieran enviar a ejercer su bienhechor ministerio a las estancias del seno de la Última Esperanza; que recorrieran los campos de la Patagonia Central, de la Tierra del Fuego y de las islas australes del canal Beagle: Navarino, Lenox, etc., contribuiria eficazmente al progreso de la instruccion pública en aquel territorio. Estos preceptores podrian ser pagados o auxiliados eficazmente por los hacendados mismos que tan pingües negocios hacen con las tierras fiscales.

Pero el establecimiento de un liceo superior de instruccion secundaria, se impone en Punta Arenas con los caracteres de mayor urjencia y de la necesidad mas indispensable, pues el único establecimiento que existe sobre la materia, el Liceo Internacional, que recibe una subvencion del Estado de 7,500 pesos, está mui léjos de prestar los mas elementales servicios a aquella ciudad, como lo prueba el hecho de que los padres prefieren enviar a educar sus hijos a Montevideo, a Buenos Aires o Europa, ántes de utilizar los servicios de dicho liceo.

Este establecimiento misto, rejentado por el señor Otto Büchler y su señora, ocupa un edificio inconcluso, da una enseñanza mediocre con un plan de estudios insuficiente y con resultados poco ménos que nulos.

Hai muchas otras poblaciones de Chile, de menor importancia que Punta Arenas, con liceos superiores, y no se concibe, sino por las circunstancias anteriormente apuntadas, que hasta la fecha el Gobierno no se haya apresurado a llenar ese vacío, que allí es superior a cualquiera otra parte, no solo como elemento de instruccion y de progreso, sino en consideracion a intereses enerales quizás mas fundamentales que ese, como tendremos ocasion de verlo mas adelante.

La última causa que mantiene tan atrasada la instruccion pública en Magallanes, es la falta de personal educador. El personal no solo es escaso sino poco idóneo, y este hecho debe atribuirse especialmente a la escasa remuneracion que perciben, a la carestía del lugar y a los rigores de su clima, que retrae a muchas personas a ir a un punto en que deben imponerse tan grandes sacrificios para desempeñar su duro ministerio.

De manera que hai necesidad de aumentar el personal educador de las escuelas y mejorar considerablemente su suerte, dán-

Digitized by Google

dole casa para vivir y aumentándole la renta por las condiciones especiales del clima y de la carestía del lugar en que habrán de desempeñar sus funciones.

Pero hai dos puntos jenerales que considerar en lo que se refiere a la instruccion pública de Magallanes y que deben merecer, junto con aquellos, la mas preferente atencion del Estado al organizar definitiva y convenientemente este ramo de la administracion en aquel territorio. Nos referimos al plan de estudios y a la nacionalizacion del territorio.

El plan de estudios para los establecimientos de instruccion pública de Magallanes debe tender a crear industriales competentes en una rejion esencialmente industrial. Tal es el fin primordial que debe perseguir el gobierno al fomentar la instruccion en Magallanes. De nada serviria desarrollar los estudios literarios y profesionales en una rejion tan apartada del centro del pais, en donde esos estudios deben perfeccionarse, cuya poblacion está en jérmen y cuya vida depende del desarrollo de industrias ajenas en jeneral a dichos estudios. Por el contrario, una rejion que necesita ganaderos en los distintos ramos de esta importantísima industria, que es la base de su riqueza pública; que necesita agrónomos, injenieros mecánicos, mineros, etc., ha menester de instruccion adecuada a su vida natural y al desarrollo de sus fuentes de riqueza.

Por consiguiente, los esfuerzos del gobierno deben tender a crear un Instituto o Liceo Mercantil en el que se dé una instruccion jeneral literaria, en la cual se comprenderia uno o dos idiomas, y una especial industrial o comercial (1).

La enseñanza de la química aplicada a la industria en esa rejion en que están establecidas y deberán establecerse en el futuro tantas industrias derivadas de la ganadería, como las graserías, las fábricas de jabon y de velas, las curtidurias, las fábricas de conservar la carne por medio del hielo, etc., tiene una importancia capital que no puede ocultarse a nadie.

La enseñanza de ramos para adoptar una carrera comercial seria allí de una utilidad indiscutible en donde el comercio tiende a desarrollarse en forma estraordinaria y en donde la indus-

(1) En el mes de mayo de 1899 se presentó por el Ejecutivo al Congreso un mensaje en este sentido, sin que hasta la fecha se haya convertido en lei.

Digitized by Google

tria ha menester de contadores o de competentes tenedores de libros.

Una seccion especial de ganadería se impone en esos cursos industriales con la mayor evidencia. Magallanes, o la industria ganadera, paga un tributo oneroso al estranjero por falta de elementos nacionales competentes. Así, todos los administradores de haciendas, los ovejeros, los trasquiladores y demas empleados, son ingleses o escoceses que ganan sueldos crecidos y que salen del pais tan luego como han constituido un capital mas o ménos abundante. Trasquiladores que ganan en la época de la trasquila, hasta una libra esterlina diaria; ovejeros y otros empleados que ganan de 50 a 200 libras esterlinas anuales, y administrad ores de haciendas, que ganan 200, 300 a 1,000 libras esterlinas, constituyen un personal con remuneraciones crecidas, que halagará sin duda al hijo del pais para adoptar esa industria y que debe estimular al gobierno para abrirle paso hasta allí, no solo con el objeto de nacionalizar el terrirorio, sino con el que su riqueza no salga toda entera al estranjero como sucede hoi dia, problema interesantísimo que habremos de analizar mas adelante.

El gobierno tiene a este respecto la esperiencia adquirida en paises mas adelantados y similares en estas industrias al nuestro como la Australia y la Nueva Gales del Sur. Allí se hacen cursos especiales de ganadería lanar que duran dos años y en los que se estudia prácticamente cuanto se relaciona con esta industria, especialmente la clasificacion de los animales, sus enfermedades y medios de estirparlas, así como obtener de ellos la mayor utilidad, ademas de la clasificacion, lavado, preparacion y enfardamiento de las lanas para que adquieran en el mercado el mejor precio.

El plan de estos estudios prácticos podria el gobierno aplicarlo a Magallanes, ampliándolo o reduciéndolo segun las necesidades locales e implantándolo con preceptores que podria contratar en aquellos paises. Ademas, podria hacer lo que el gobierno ingles hace en las Malvinas con mui buenos resultados. Los preceptores ambulantes, al par que enseñan nociones jenerales de educacion pública, dan lecciones prácticas sobre la manera de cuidar el ganado, de estirpar las enfermedades y de aprovechar sus cueros, sus lanas y su carne.

Digitized by Google

Por lo que hace a la enseñanza de industriales en minas, de agrónomos y de injenieros mecánicos, el Instituto o Liceo Mercantil de Magallanes, podria dar la enseñanza primaria indispensable, y enviar sus mejores alumnos a perfeccionar sus estudios en la Escuela de Mineria de Santiago, en la Escuela Agronómica y en la de Artes y Oficios, con las becas que el Estado concede. Otro tanto podria hacerse con aquellos jóvenes (que por muchos años serán mui escasos) que deseen seguir una profesion literaria. Harian sus primeros estudios en el liceo de Punta Arenas y los continuarian en el internado del Instituto Nacional, siguiendo despues sus estudios en la forma que lo hacen todos los estudiantes de provincia que vienen a Santiago.

En la concesion de estas becas, el gobierno debiera adoptar una gran liberalidad con los habitantes de Magallanes, ofreciéndolas, estimulando su aceptacion por medio de la liberacion del pasaje hasta la capital para los alumnos que vinieran, a fin de que acudan a nuestros institutos los jóvenes que van a Montevideo, Buenos Aires o Europa a perfeccionar sus estudios.

Esta medida tiene una importacia capital para la nacionalizacion del territorio de Magallanes, punto capitalísimo que debe llamar la atencion del Estado.

Pasa allí un fenómeno curioso y cuyo exámen se impone a la meditacion de nuestros hombres de gobierno. Por la forma que se ha colonizado aquella rejion, por el acaparamiento que los estranjeros han hecho de las tierras y de sus principales industrias, por la lejanía en que se halla del centro del pais, por la falta, hasta hace poco, de comunicaciones fáciles y baratas, y por la inmigracion estranjera que llega a él de una manera espontánea, se ha constituido un núcleo de poblacion cosmopolita, cuyas relaciones comerciales, sociales y de todo jénero se hacen casi esclusivamente con el Atlántico, y cuya comunidad con el resto de Chile solo se reduce a hacer representaciones al gobierno a fin de obtener concesiones de tierras y facilidades de todo jénero para desarrollar sus industrias sin cortapisas y contribuciones.

Las haciendas, las industrias, el comercio, los bancos, las imprentas, hasta parte del gobierno local está en manos de estranjeros. El movimiento y la vida del territorio rueda alrededor de los estranjeros que poseen el capital y sus influencias. La

Digitized by Google

instruccion pública y la relijion son dirijidas y alimentadas por los estranjeros. De manera que en Magallanes la influencia estranjera es hasta ahora sin contrapeso.

Creemos casi inofisioso afirmar que esa influencia es perfectamente lejítima y merecedora, en jeneral, al respeto y consideracion públicas, no solo porque los estranjeros fueron los que dieron vida a esos campos desiertos, los que plantearon y desarrollaron sus industrias, los que han formado la riqueza del territorio y a los cuales se debe el alto grado de adelanto en que se encuentra en la actualidad, sino porque constituyen una poblacion séria y digna de las mayores consideraciones.

Al hacer este recuerdo queremos tan solo establecer un hecho innegable y deducir de él las consecuencias que lójicamente fluyen de semejante situacion.

Por lo pronto, ya que tratamos de la instruccion pública, es indispensable sacarla de manos de los estranjeros.

Los hijos de Magallanes necesitan tener educacion nacional; necesitan conocer el idioma nacional (1), la historia nacional, la jeografía del pais, ántes que el idioma, la historia y la jeografía de otros paises.

Para llegar a este resultado es menester realizar los trabajos indicados tan someramente como lo permite la índole del presente libro; es necesario acometer la construccion de edificios modelos para escuelas públicas a fin de que los padres de familia prefieran mandar a ellos sus hijos en lugar de hacerlo a los rejentados por estranjeros; es indispensable dotar esos establecimientos de los útiles requeridos por la instruccion, y de nombrar para que los rejente un personal chileno, perfectamente idóneo y bien rentado, para que pueda ejercer su ministerio con altura y dignidad y sin mayores sacrificios que los

(1) A este propósito se cuenta en Punta Arenas como un hecho perfectamente auténtico, que un maestro de uno de los establecimientos de instruccion reprendiendo a un niño por su poca aplicacion, despues de hacerle diversas reflexiones, dijo a todos los alumnos: «si ustedes siguen así, *Chile pronto en pique*». Este *Chile pronto en pique* retrata la calidad de los maestros que existen en Punta Arenas, decia EL MAGALLANES al relatar este hecho y al dar cuenta del detestable resultado obtenido en los exámenes de las escuelas del territorio en 1899.

Digitized by Google

inherentes al preceptorado; es conveniente, por fin, verificar la reforma en el plan de estudios, encaminada a crear industriales competentes y a atraer hácia el centro del pais los jóvenes de Magallanes, que deben venir a buscar en él, pan para su espíritu y vinculaciones intelectuales y sociales que los estrechen a su patria con el cultivo de la intelijencia y la mancomunidad de los afectos.

Fundacion de una biblioteca.

Como un complemento indispensable a las medidas propuestas para mejorar la instruccion pública en el territorio de Magallanes, se impone la necesidad de crear una BIBLIOTECA anexa o dependiente del Instituto Comercial.

Es esta una necesidad que se hace sentir con vivo anhelo en Punta Arenas, no solo por la falta de libros y de buenas librerías, sino por la lejanía en que se halla de toda ciudad que cuente con un recurso tan indispensable para levantar el nivel moral de un pueblo.

El gobierno podria fácilmente propender a la fundacion de dicha BIBLIOTECA, enviando desde luego todas las publicaciones oficiales, que hacen allá considerable falta; todos los libros que adquiere y que en gran cantidad están arrumbados, sin provecho alguno, en los depósitos de la Inspeccion Jeneral de Instruccion Primaria y en los archivos de los Ministerios y de otras oficinas públicas. Aun mas, con el rezago de las bibliotecas Nacional, del Instituto y del Congreso, que poseen mas ejemplares de cada obra que las necesarias, se podria formar una coleccion respetable que fuera la base de aquella BIBLIOTECA. Por último, se podria destinar una cantidad anual del presupuesto del Instituto Comercial para el fomento de su BIBLIOTECA, con lo cual podria adquirir los libros, revistas y periódicos que tuvieran relacion con su especialidad técnica o industrial.

El gobierno daria un gran paso en el progreso de Magallanes creando la BIBLIOTECA a que nos hemos referido y que los particulares podrian fomentar considerablemente.

Digitized by Google

Beneficencia.

La beneficencia pública, que hasta hace poco tiempo era nula en Magallanes, ha tomado últimamente un vuelo considerable, así como varios servicios que eran urjentemente reclamados por la salud de la poblacion.

Así, desde 1877, no habia un hospital en Punta Arenas. El hecho de que no existiera jente pobre y enteramente desvalida como en otros puntos, de que el estado sanitario jeneral fuera bueno y de que las numerosas sociedades de socorros mútuos atendiera al cuidado de sus miembros enfermos, no hacia sentir la necesidad de un hospital con la fuerza y la urjencia que es reclamado un asilo de este jénero en otras ciudades. Pero el aumento cada vez mas creciente de la poblacion, la llegada de inmigrantes numerosos y de peones y trabajadores que acuden al territorio llamados por el desarrollo de las industrias, las constantes peticiones de las naves que recalan en el puerto para que se les atienda enfermos graves que no pueden seguir la navegacion, los naufrajios, el aumento de la criminalidad, etc., han hecho indispensable la apertura de un hospital.

La Junta de Beneficencia, ayudada eficazmente por la caridad pública y por subvenciones fiscales y municipales, logró abrir el 1.º de agosto de 1899, una casa para hospital, con capacidad para 20 enfermos, que en ocasiones apremiantes ha recibido hasta 27, teniendo que habilitar para el efecto hasta la sala de baños y el depósito de cadáveres!

Local tan estrecho e institucion que cuenta con entradas demasiado exiguas (11,000 pesos en 1899) no ha podido prestar sino servicios reducidos a una poblacion ya tan numerosa como la de Punta Arenas. No obstante, ha suplido a esas graves deficiencias una administracion celosa y un espíritu humanitario.

Comprendiendo el gobierno que un estado tal de cosas no podia continuar por el prestijio mismo del pais, jestionó el despacho de un crédito lejislativo por la cantidad de 20,000 pesos, a fin de iniciar la construccion de un edificio especial destinado a aquel objeto, para lo cual se han formado los planos necesarios; pero que hasta la fecha no han sido aprobados ni solucionada la dificultad ocurrida últimamente relativa a la eleccion del terreno en que deba edificarse dicho establecimiento. Se habia des-

Digitized by Google

tinado para el objeto una manzana ubicada en una seccion despoblada de la ciudad, pero el crecimiento repentino de la poblacion, el increible desarrollo de las construcciones, ha hecho que lo que dos años atrás era tan solo suelo eriazo, es hoi un barrio de Punta Arenas. Hai pues necesidad de ubicar definitivamente el sitio en que debe edificarse el hospital, de manera que consulte todas las necesidades hijiénicas de una ciudad que crece estraordinariamente como aquella.

Esta resolucion no debe demorar mucho tiempo, pues, como queda dicho, la actual casa para hospital es absolutamente insuficiente para las necesidades mas urjentes de la poblacion de Magallanes.

Otro tanto puede decirse de la construccion de un lazareto, necesidad cada vez mas apremiante por la llegada de tantos pobladores que pueden llevar consigo jérmenes de enfermedades infecciosas y desarrollarse en la poblacion, toda vez que la vijilancia médica en la bahía no es mui perfecta.

Los dos cementerios existentes en Punta Arenas son enteramente insuficientes para atender a este servicio en un territorio tan estenso y que obliga a conducir los cadáveres por caminos a menudo intransitables desde distancias lejanas. La gobernacion de Magallanes ha propuesto al gobierno abrir nuevos cementerios en los puntos que, en el futuro, pueden ser el asiento de otras tantas poblaciones. Así, se fundarian esos cementerios en Puerto Zenteno, Oazy Harbour, Punta Delgada, Caleta de los Amigos (en el canal Fitz Roy) y en Laguna Blanca (estancia de los señores Bonvalot).

Desde 1898 funciona en Magallanes con actividad y laudable celo, un Consejo de Hijiene que ha dictado reglamentos y medidas tendentes a mejorar las condiciones sanitarias de la poblacion, obteniendo un éxito envidiable con la ayuda tan eficaz del clima, pues se ha podido notar en Punta Arenas, que en 1899, no ha habido una sola defuncion ni enfermedad de carácter epidémico o endémico. ¡Cuánto envidiaria la capital de la República una situacion semejante!

Y es de advertir que Punta Arenas tiene dos servicios indispensables para la salubridad de una poblacion, en una situacion verdaderamente increible. Nos referimos al agua potable y a los desagües. Actualmente, el agua que se bebe en aquella ciudad

Digitized by Google

emana de pozos que, en la mayoría de los casos se hallan en el mismo sitio, y en muchos casos a pocos metros de distancia, de los pozos que sirven para las letrinas.

Se comprende que este sistema es abominable, impropio de una sociedad medianamente civilizada. Sin embargo, no se conocen hasta la fecha enfermedades jenerales por semejante estado de cosas. Pero si hasta la fecha no ha sobrevenido alguna epidemia, es mui de temer que con el aumento de la poblacion y con la posibilidad del contajio de enfermedades infecciosas de otros paises, como la peste bubónica u otras, que pueden ser conducidas por los buques que tocan diariamente en aquel puerto, sobrevenga el dia ménos pensado un mal de fatales consecuencias para el progreso y bienestar de esa ciudad privilejiada por la naturaleza.

Es de velar, pues, para que un suceso de esta naturaleza no se verifique, para lo cual es necesário conceder los fondos suficientes a fin de dotar aquella ciudad de agua potable por cañerías, trayéndola de una laguna situada a espaldas de las colinas que la rodean por el oeste, y dictar una lei que establezca el servicio de desagües. Encarecer la importancia de estos trabajos lo estimamos innecesario, pues no puede ocultarse a la penetracion de los poderes públicos ni a la de las personas ménos ilustradas.

Al par de estas medidas, es indispensable que el lazareto flotante de la bahía de Punta Arenas, como el médico encargado de este servicio, lo hagan con la mayor escrupulosidad, a fin de impedir que penetre alguna enfermedad infecciosa, miéntras se establece en Agua Fresca la Estacion Sanitaria tanto tiempo reclamada por la seguridad hijiénica del pais entero.

No se completaría este plan de medidas hijiénicas o de salud pública, si no se estableciera mediante un auxilio fiscal, ya que las entradas comunales son escasas, un Laboratorio Químico que examine de preferencia las bebidas que se espenden en ese mercado, y que por lo jeneral son groseras adulteraciones de vinos y licores, con grave daño para la salud de los habitantes. Es indudable que la enfermedad dominante en Punta Arenas es el alcoholismo a causa, principalmente, de la pésima clase de bebidas que se espenden al público. Es deber de la autoridad prevenir estas introducciones en Magallanes, para que, por lo ménos, ya

Digitized by Google

que los importadores no pagan contribuciones de ningun jénero, no envenenen a los habitantes.

Cárcel y Presidio.—Colonia Penal

La criminalidad es reducida en Magallanes a causa, sin duda, de que el trabajo es bien remunerado, y de que los jérmenes sociales que se han introducido allí no son, por lo jeneral, la escoria de otros pueblos. La tendencia del inmigrante en aquel territorio es trabajar para ganar su sustento y acumular para el porvenir. Siendo el inmigrante voluntario, poseedor de alguna industria, o trabajador honrado, y encontrando ancho campo para desarrollar una y otro, no necesita modificar su espíritu o su tendencia para atender a todas sus necesidades con verdadera largueza.

Hemos dicho ya, que el peon en Magallanes gana de 3 a 4 pesos diarios, y jornales o salarios en relacion a esos, los albañiles, los carpinteros, los artesanos en jeneral, y los trabajadores de cualquiera industria. Se comprende que un hombre que gana semejantes salarios, no necesita robar ni matar para vivir. El robo que existe en Magallanes, es el de ganado mayor o menor, que los indios toman para su sustento, creyendo que como antiguos dueños del suelo que se les ha arrebatado, debe pagárseles por lo ménos ese tributo.

Así se comprende que la poblacion carcelaria de Punta Arenas sea escasa: veinte o treinta individuos. Son raros los robos y los crímenes, y los encarcelados lo están en jeneral por otros delitos. Así se comprende tambien que este servicio público no haya merecido atencion alguna anterior al año 1896.

Hé aquí cómo pintaba la cárcel de Punta Arenas el Delegado del gobierno don Mariano Guerrero Bascuñan:

«Estimo un deber imperioso de mi parte llamar la atencion del Supremo Gobierno sobre las condiciones de seguridades, de comodidad y de hijiene del edificio que lleva el nombre de Cárcel y Presidio de Punta Arenas».

«Construido hace veinte años para habitacion particular, ni su material, ni la distribucion de sus diversos departamentos se prestan en manera alguna para aquel servicio. La madera de sus tabiques está completamente podrida y no ofrece resis-

Digitized by Google

tencia alguna, bastando el mas lijero esfuerzo para romperla o perforarla en cualquiera parte».

«En el mes de enero último, el celo y esmerada vijilancia de la persona que desempeñaba interinamente las funciones de Alcaide, sorprendió un intento de evasion en masa. Los barrotes de las ventanas estaban limados y las tablas de la muralla esterior del calabozo comun, desclavadas en sus dos estremidades. Fué necesario blindar esos tabiques con planchas de fierro y hacer una muralla que cerrase el patio de la cárcel por el interior, pues ántes estaba completamente abierto».

«No son mejores las condiciones de comodidad. En una pieza de cinco metros de largo, por cuatro de ancho, y dos metros setenta y cinco centímetros de alto, o sea con una capacidad de cincuenta y cinco metros cúbicos, que es el calabozo comun, se aglomeran hasta veinticinco reos. En ella permanecen una gran parte del dia y duermen en la noche, revueltos en perturbadora confusion los reos condenados por homicidio, con los procesados o con los que sufren penas por simples delitos o faltas».

«La incomunicacion es casi imposible. Ella se lleva a cabo en tres pequeñas piezas, húmedas, oscuras y contiguas al calabozo comun y cuerpo de guardia. La separacion es tan débil que basta el mas lijero esfuerzo de la vóz para dejarse oir de los reos que ocupan la sala jeneral».

«Cuando en los procesos figura alguna mujer, el Alcaide tiene que cederle su pieza, o es encerrada en un cuarto, sin pavimento de madera, que se llueve y a donde penetra el viento y el frio por todas partes».

«Ademas de ser esto inhumano las investigaciones judiciales se dificultan o se hacen estériles».

«Con dos metros veinte centímetros cúbicos de aire por cada reo, habria verdadero peligro de asfixia, si las injurias que los años han hecho en este edificio no permitieran que el aire penetrase por todas partes. Pero el aire es glacial en el invierno y ni siquiera hai una pequeña estufa con que entibiar esa atmósfera de hielo».

«Parece escusado agregar que no hai allí una sala para taller ni siquiera un patio cubierto en donde aquellos infelices puedan resguardarse de las inclemencias del tiempo durante los meses de invierno».

Digitized by Google

«Es aquello atroz, y creo mui difícil que en el resto de la República exista algo semejante».

Impresionado sin duda el gobierno por un cuadro tan triste y de tintes tan sombríos, ordenó formar los planos para la construccion de una cárcel, siguiendo la recomendacion del Delegado, que calculaba en 100,000 pesos el costo de un edificio adecuado con ese objeto y capaz de albergar a 50 reos. Los planos y presupuestos se hicieron, se acometió la obra, y todavía no se concluye, no solo porque las cantidades asignadas anualmente en el presupuesto son escasas, sino porque se han introducido reformas en los planos primitivos y se ha ido aumentando el presupuesto, como todas las obras fiscales de la República, de manera que lo que se ideó en 100,000 pesos costará 200,000 pesos o mas!

Basta esponer este hecho para que se comprenda el poco criterio con que se resuelven estos asuntos y el desconocimiento administrativo que existe de los negocios de Magallanes. No queremos hacer caudal de otras circunstancias que empeoran el negocio, como ser, por ejemplo, la ubicacion dada al establecimiento, en la parte mas central de Punta Arenas, a los piés del edificio de la Gobernacion, o sea, a veinte metros de la plaza Muñoz Gamero; y la manera cómo se hace la construccion, en la que no se tiene mas divisa que la de: *el fisco paga!*

Se puede asegurar, sin temor a ser desmentido, que con lo que se va a gastar en la cárcel de Punta Arenas, habria habido para construir un edificio cómodo y seguro con ese objeto y para construir un cuartel de material sólido, nó de madera, como el que hoi existe, y seis buenos edificios para escuelas públicas, con lo que habria ganado mucho mas la ciudad, la administracion pública, la cultura y el progreso de esa rejion.

Por otra parte, quizás habria sido preferible, en lugar de hacer una cárcel tan costosa, haber pensado en que la mayor parte de esos criminales podrian ser útiles a la sociedad y al pais, enviándolos a cultivar y colonizar tantas islas desiertas que esperan la mano del hombre para dar los frutos de su vírjen naturaleza. Es de advertir que en la cárcel de Punta Arenas solo quedan los reos a quienes se procesa o los condenados a presidio menor, los demas vienen o se podrian traer a la Penitenciaría de Santiago. Si en ésta se busca la rejeneracion por el tra-

Digitized by Google

bajo y la instrucion, en las islas de Magallanes se buscaria en la labranza de la tierra, en la pesca, en la esplotacion de sus bosques, en lugar de tener a los presos ateridos de frio llevando una vida miserable.

Aun es tiempo de enmendar el rumbo, de destinar aquel edificio a otros objetos mas útiles y mas prácticos (talvez para el Instituto Comercial, adoptándolo con este objeto), y de hacer en Punta Arenas una justicia pronta, rápida y eficaz, para utilizar todos los reos en algunas de las islas situadas al sur del canal Beagle, o en las de Wellington y Huamblin (1).

Administracion de Justicia

La administracion de justicia era nula, onerosa y altamente perjudicial para los habitantes de Magallanes y para el Estado ántes de 1893. Era nula, porque no se ejercitaba en aquel territorio: onerosa y perjudicial, porque era necesario recurrir a los tribunales de justicia de Valparaiso para hacer respetar los derechos; e inconveniente y perjudicial para el Estado, porque no tenia quien resguardara la propidad fiscal por ministerio de la lei, y porque dejaba en manos de los gobernadores una suma considerable de facultades que, o no se desempeñaban celosamente, o bien producian injusticias, desagrados y aun desórdenes en la colonia.

Por fortuna, el gobernador don Manuel Señoret, trabajó con teson para que se creara un Juzgado de Letras en Magallanes, lo que se obtuvo por lei de 23 de diciembre de 1893, y poco mas tarde, la creacion de una Promotoría Fiscal, con lo cual mejoró considerablemente la administracion de justicia del territorio haciéndola mas espedita, barata y correcta. Faltando aun el defensor de menores, de ausentes y obras pías, los procuradores de número y los receptores de mayor cuantía, el Delegado del Gobierno don Mariano Guerrero Bascuñan solicitó su creacion. En los primeros meses del presente año se ha nombrado un receptor de mayor cuantía que está prestando útiles servicios y disminuyendo las tareas del Secretario del Juzgado.

(1) Como se sabe, se ha pensado en destinar esta isla situada al occidente de las Guaitecas, para presidio, y a ella se podrian enviar los reos ya procesados en Punta Arenas.

Digitized by Google

En jeneral, dado el aumento de la poblacion, y los cuantiosos intereses públicos y privados que hai que cautelar en Magallanes, el movimiento del juzgado de Punta Arenas, no es tan considerable como en la mayoria de los departamentos de Chile con menor poblacion y mucho ménos intereses. Esto manifiesta el órden y el respeto mútuo con que se desenvuelve la vida y el mecanismo social en aquel territorio, siendo un lejítimo orgullo de su progreso y civilizacion.

Rejistro Civil

La oficina del Rejistro Civil de Punta Arenas trabaja de una manera regular y espedita, pero dadas las condiciones del territorio, especialmente su estension, no puede llevar a todas partes los beneficios que está llamada a prestar en cumplimiento de su lei orgánica y dar todas las facilidades necesarias para conocer de una manera siquiera aproximada el movimiento de la poblacion. No puede conocerse el número exacto de las defunciones y nacimientos en el área de 195.000 kilómetros cuadados que abarca aquella circunscripcion civil, lo cual orijina sus dificultades graves, para el pase de las sepultaciones, sobre todo en Puerto Porvenir y Pecket Harbour, en donde hai cementerios abiertos con permiso de la autoridad local, pero no existe oficial del Rejistro Civil para hacer la inscripcion ordenada por la lei. La prudencia de las autoridades locales allana estas dificultades, pero es necesario allanarlas siquiera en parte y de una manera administrativa, creando en Puerto Porvenir, por ahora, una nueva circunscripcion del Rejistro Civil.

El movimiento habido en el Rejistro Civil de Punta Arenas en los últimos cinco años es el siguiente:

Años	Nacimientos	Matrimonios	Defunciones
1895	177	41	119
1896	254	38	158
1897	261	47	165
1898	381	60	202
1899	391	79	230

Es de advertir que la mayor parte de las defunciones anotadas son de niños menores de siete años, fenómeno que ocurre en

Digitized by Google

todo el pais y que debe atribuirse en Magallanes mas que a los rigores del clima, a la falta de cuidado y de hijiene de las clases proletarias.

Pero es digno de llamar la atencion al hecho de que esos tres factores de la poblacion de Punta Arenas se han casi duplicado en el trascurso de cinco años, lo que acusa la duplicacion de la poblacion, fenómeno halagador para el desarrollo y progreso de Magallanes.

Servicio de Estadística

NECESIDAD DE LEVANTAR UN CENSO ESTRAORDINARIO.

Y ya que tratamos de este punto de la poblacíon de aquel territorio, habremos de ocuparnos del interesante problema de la estadística completamente descuidada allí donde seria fácil llevarla y de un interes considerable, quizás mayor que en otros puntos del pais, pues, estando todo en formacion en Mgallanes, y debiendo dictarse una série de medidas y de leyes de alta trascendencia para la constitucion política y administrativa del territorio, el gobierno y el lejislador necesitan indispensablemente de los datos que arrojen las estadísticas para poder obrar con discernimiento.

La estadística es la ciencia administrativa por excelencia, es la base de toda medida gubernativa, de toda operacion industrial o mercantil. Sin sus cuadros gráficos nada se puede hacer, ninguna empresa se puede acometer.

Es cierto que en todo el pais esta ciencia se halla sumamente atrasada, y da pena y da vergüenza al mismo tiempo, comparar las estadísticas de Chile a las de cualquiera otro pais medianamente organizado; pero en Magallanes no solo es deficiente sino que se puede decir que no se conoce. Hace algunos años habia un estadístico en la gobernacion de Magallanes, que inició un trabajo mui somero en este ramo; pero luego se interrumpió ese trabajo no sabemos por qué causa. Posteriormente, varios gobernadores de aquel territorio han tratado de crear una oficina con ese objeto, pero aun no se ha conseguido implantarla con grave daño del gobierno y del pais.

Hemos dicho que si en alguna parte la estadística es indispensable, es en Magallanes. Y esto es obvio. Allí todo está por crearse o por constituirse. Es un pais en formacion.

Digitized by Google

Con dejar establecido que no se conoce la poblacion de Magallanes, creemos que manifestamos de sobra la situacion de aquel territorio. Se sabe que el censo de 1895 arrojó una poblacion de 5,170 habitantes y que probablemente se habria duplicado en 1898; pero no se sabe cuál es esa poblacion en 1900, aunque se infiere que alcance a 18,000 habitantes. Sin embargo, un diario de Punta Arenas, de última fecha (El Comercio del 4 de diciembre de 1900), diario dirijido por don Juan B. Contardi, ex-secretario de la gobernacion de Magallanes y persona mui conocedora del territorio, calcula esa poblacion en 19,000 habitantes.

¿Cómo se puede dictar una lei consciente sobre creacion de la Provincia de Magallanes si no se tiene ese dato importantísimo para su division política y administrativa?

Ya hemos hecho referencia en la introduccion, al manifestar el desconocimiento jeneral que existe sobre Magallanes, que no se tiene un dato ni aproximado acerca de la estension cultivable o apta para la ganadería en aquel territorio: que el señor Bertrand calculaba en 1.500,000 hectáreas en 1885; que don Manuel Señoret, calculaba en 10.000,000 de hectáreas en 1895; que don Mariano Guerrero Bascuñan apreciaba en 10 a 11.000,000 de hectáreas en 1896 y que don Ramon Serrano Montaner hacia subir a 15.000,000 de hectáreas en 1899.

¿Cómo se puede dictar una lei consciente sobre colonizacion, sobre venta o arrendamiento de tierras, si no se conoce esa estension cultivable o apta para la agricultura, para la ganadería y demas industrias?

En Magallanes no se tiene una estadística comercial ni industrial, no se conoce ni la produccion ni la riqueza existente, afecta al suelo urbano o rural; no se tiene un dato ni siquiera aproximado de las esportaciones y de las importaciones y apenas si se sabe cuál es el número de naves que entran y salen del puerto.

¿Cómo se pueden establecer contribuciones; cómo se puede crear una aduana, construir una dársena, tomar medida alguna, dictar una lei o emprender un negocio cualquiera sin conocer los datos de la estadística industrial y comercial?

Para que se vea hasta que punto es interesante conocer la estadística de Magallanes y cuánto importa al gobierno ese co-

Digitized by Google

nocimiento para dictar leyes de arrendamiento o venta de tierras, diremos que los actuales poseedores de tierras ocultan los datos exactos acerca de la capacidad de dichas tierras para alimentar el ganado y la produccion anual de ganado y de lana. Así, pretenden dejar establecido que los campos de Magallanes no permiten la alimentacion de mas de una oveja por hectárea, miéntras que en las Malvinas, cuyos campos, en jeneral, no son tan buenos como los de Magallanes, se alimentan 4 ovejas por hectárea. Funcionarios chilenos que han visitado la Patagonia han podido dejar establecido que hai campos que alimentan con toda facilidad 4 y 5 ovejas por hectárea. Sin embargo, si se les pregunta a los hacendados, niegan el dato, como niegan la produccion exacta de ganado y de lana. En cambio si se mueren *cien* ovejas por efecto de las nevadas del invierno, afirman y pregonan a todos vientos que se han muerto *mil*.

¿Por qué se hace esto? ¿por qué se ocultan los datos estadísticos? Por un interes tan positívo como natural: porque los actuales poseedores de tierras no quieren que ésta se valorice a fin de obtenerla a su mas bajo precio en el momento en que se constituya la propiedad rural.

Hé ahí todo. De manera que los datos estadísticos obtenidos por el señor Mariano Guerrero Bascuñan fueron erróneos e incompletos, así como serán los que obstenga la Sociedad de Fomento Fabril, que los acaba de solicitar. Ellos no pueden ser base de un estudio serio ni de una resolucion acertada de los altos negocios administrativos, comerciales e industriales que se ventilan en Magallanes.

Para llegar a obtener datos fijos sobre la poblacion, el suelo y las industrias de ese territorio, es menester que el gobierno proceda al nombramiento de una comision especial competente, compuesta de hombres sérios y perfectamente honorables para que asesorada por el Inspector de Colonizacion y por injenieros de la misma oficina en Magallanes, proceda a levantar un censo estraordinario del territorio y ha hacer una estadística comercial e industrial que permita apreciar todos los factores que hemos indicado a la lijera, y que mas adelante ampliaremos, para colocar al gobierno y al lejislador en situacion de poder dictar las medidas y leyes mas indispensables para el progreso, mejoramiento y desarrollo de aquella rejion.

Digitized by Google

Ultimamente ha estado preocupada la Junta de Alcaldes de Punta Arenas de levantar un censo del territorio, estando bastante adelantada la realizacion de esta idea. Estimamos que ella, con ser mui plausible, no es suficiente. Es necesario revestir esta operacion de la mayor seriedad y darle, si es posible, un carácter legal consultando en la lei de presupuestos una partida con el objeto indicado.

Al mismo tiempo de adoptar esta medida, deberia establecerse una seccion de estadística en Punta Arenas, anexa a la gobernacion civil, a la Gobernacion Marítima o Apostadero Naval, a fin de que llene permanentemente las necesidades que hoi se hacen notar con tanta urjencia.

Es de esperar que el gobierno, si se inspira en el interes de la rejion austral y del pais, habrá de adoptar esta medida que traerá por consecuencia revelaciones estraordinarias que serán aprovechadas por los poderes públicos y por todos los chilenos.

Correos

En materia de correos, telégrafos y teléfonos hai un evidente progreso, que llamaremos local, en el territorio de Magallanes, y un atraso considerable en sus comunicaciones con el resto del pais.

Antes de 1894 el movimiento del correo de Punta Arenas no era mui importante, pero el incremento de la poblacion despues de esa fecha y el desarrollo de las industrias y del comercio, trajeron consigo un aumento considerable en ese servicio, duplicándose en 1896 y triplicándose en 1898. El movimiento de piezas en estos años acusa la circunstancia que anotamos. Hélo aquí:

En	1894	116,180	piezas
»	1896	208,030	»
»	1898 (11 meses)	293,271	»
»	1899	318,562	»

Este desarrollo del movimiento de la oficina de correos de Punta Arenas, no guarda armonia con su local, ni con el exiguo personal que lo atiende ni con los sueldos que éstos perciben, como se verá mas adelante.

A la llegada a Punta Arenas del delegado señor Guerrero Bascuñan (1896), la administracion de correos de ese territorio

Digitized by Google

funcionaba en un local estrecho y mal situado, trasladándosele entónces al edificio que para este objeto se construyó en el piso bajo de la Gobernacion Marítima, cercano al muelle; pero luego hubo de arrebatársele ese local para dárselo a otras oficinas públicas, llevándose entónces aquella administracion a un galpon de la beneficencia a los pies de la cárcel pública. En ese galpon es donde funciona actualmente, en condiciones por demas humildes, por no decir vergonzosas para el adelanto de Punta Arenas. Aquello no es una oficina de correos ni cosa que se valga, sin comodidad ni seguridad de ningun jénero.

Fuerza es reconocer que el gobierno debe apresurarse a cambiar el local de esa oficina, sea a otro edificio fiscal, sea arrendando un local apropósito en los edificios de material sólido que existen en Punta Arenas, sea destinándole una seccion de alguno de los edificios que se construyen. Así, si el gobierno se decide a construir un edificio para el Liceo o Instituto Mercantil, que podria levantarse en el sitio que actualmente ocupa la cárcel pública, podria destinarse una seccion para la Biblioteca y otra para la administracion de correos. Pasará muchos años ántes que aquel territorio requiera un edificio especial para correos, a pesar de su importancia internacional.

Ya es indispensable dotar del servicio de correos a la poblacion de Porvenir, estableciendo en ella una oficina que sirva a la Tierra del Fuego, y estafetas en otros puntos del territorio.

El servicio de correos se hace en Magallanes por los vapores de la compañia inglesa (P. S. N. C.), por los alemanes de la Kosmos y aun por los vapores de las compañias Lamport y Holt y Gulf Line. Desde que se estableció la línea de los trasportes nacionales *Casma* y *Angamos*, tambien se han utilizado para el trasporte de correspondencia. El servicio de todos estos últimos vapores es irregular y moroso, de manera que solo los de la compañia inglesa son los que sirven de una manera mas o ménos fija, siendo los preferentemente elejidos por el comercio.

Teléfonos.

COMUNICACION CON LA REPÚBLICA ARJENTINA.

La capital del territorio de Magallanes cuenta con una red teléfonica importante para el servicio de la ciudad y su union-

Digitized by Google

con los campos mas poblados y ricos, hasta rematar con la poblacion arjentina de Gallegos.

Los servicios que presta este medio de comunicacion son inapreciables para el comercio de un territorio cuyos caminos, particularmente en invierno, se hacen punto ménos que intransitables, cuyos correos son tan escasos e inseguros y que, en el hecho, no cuenta con otras vias de comunicacion.

El largo total de esta red telefónica, es de 455 kilómetros, y pronto se aumentará en 65 kilómetros mas. Este kilometraje telefónico está distribuido en esta forma: 110 kilómetros en los límites urbanos de Punta Arenas; 192 kilómetros en la parte rural, ademas de 28½ kilómetros de líneas particulares, y 125 kilómetros de red internacional.

Las líneas telefónicas se estienden a los puntos que a continuacion se espresan, con indicacion de su estension:

De Punta Arenas a Cabo Negro (línea doble).	27	klms.
» » » Otway.....	58	»
» » » Rio Verde.....	90	»
» Otway » Monte Bello.....	17	»
Total.....	192	klms.

Las línas de servicio particular son las siguientes:

De Punta Arenas a Rio Seco (al servicio de Bermudez y C.ª).....	12	klms.
» Cabo Negro a San Francisco.....	4½	»
» Rio Verde a la estancia de Grewich y C.ª...	5	»
» » » » » Meric.....	7	»
Total.....	28½	klms.

La línea telefónica internacional de 125 kilómetros une el término de la rural de Magallanes con puerto Gallegos, en la República Arjentina.

Las líneas en construccion son:

De Otway a Palomares (en conexion con la estancia de Entre Vientos).....	25	klms.
De Rio Verde a los Moros.....	40	»

Se proyecta la construccion de un cable que una a Punta Arenas con Puerto Porvenir y con las diversas estancias de la Tierra del Fuego.

Digitized by Google

El servicio telefónico del territorio de Magallanes se debe a una empresa estranjera denominada «Magallanes Telephone C.º», que se halla bajo el amparo de un privilejio por diez años concedido por la Junta de alcaldes de Punta Arenas y de facilidades dadas por el gobierno de Chile. Solo cuenta con dos años de vida y ya ha realizado tan evidentes progresos, el último de los cuales, la union telefónica con Gallegos, se ha celebrado el 25 de noviembre del presente año como un verdadero acontecimiento en aquellos apartados territorios, que se incorporan con su propio esfuerzo, a la vida civilizada en forma que constituye un orgullo nacional.

La inauguracion de esta línea se verificó en Punta Arenas a las 12 M. de ese dia, en presencia del gobernador del territorio, de los cónsules estranjeros y de diversos otros funcionarios públicos y personas caracterizadas de la ciudad, cambiándose con tal motivo los siguientes partes telefónicos:

«Señor Gobernador del territorio de Santa Cruz.—Rio Gallegos.—Cárlos Bories, al inaugurar esta comunicacion por medio de este maravilloso invento del siglo, instalado entre nosotros por el espíritu de actividad y de empresa de los señores Imbert, Jones y C.ª, saluda desde esta rejion chilena al mandatario arjentino, gobernador de Santa Cruz en Rio Gallegos.

«¡Viva la República Arjentina!»

Un momento despues llegó la respuesta siguiente:

«Señor Gobernador del territorio de Magallanes.—Punta Arenas.—M. Mackinley Zapiola, agradece el atento y cumplido saludo recibido por la vía telefónica que hoi inauguramos, uniendo dos pueblos de naciones hermanas que estrechan sus corazones en idéntica ambicion de paz y concordia. Me congratulo de que en el período de gobierno de V. S. y en el mio se haya realizado una obra tan benéfica a los intereses comerciales y de ambas gobernaciones. Interpretando los sentimientos de confraternidad de los habitantes de este territorio para con el pueblo chileno, envio a V. S. un voto por la prosperidad de la nacion hermana y de la vuestra en particular, como gobernador de Magallanes.

«¡Viva Chile!»

Este feliz acontecimiento entre las dos naciones, es el precursor de la union telegráfica de Punta Arenas con el Atlántico y con el Pacífico.

Digitized by Google

Telégrafos

El gobierno de Chile, no solo ha prestado su concurso para el valizamiento e iluminacion del estrecho de Magallanes, a fin de hacerlo mas apto y seguro para la navegacion universal, sino que ha querido dotar aquel paraje marítimo del inapreciable servicio de una línea telegráfica, que ademas de unir los faros de Punta Dungeness, cabo Posesion, etc., preste a los buques y a la navegacion el servicio de comunicacion rápida para el caso de accidentes o naufrajios.

Esta línea telegráfica de 200 kilómetros de estension, que costó al Estado fuertes desembolsos y se construyó en pésimas condiciones, sigue la línea de la costa norte del estrecho y es utilizada por los estancieros situados en toda la rejion comprendida entre Punta Arenas y Punta Dungeness. Servida hasta hace poco por el Estado, como la línea central, tenia esta línea un personal administrativo costoso y no producia sino exiguas entradas al Fisco como lo comprueba el hecho de que en 1899 solo alcanzaron a la insignificante cantidad de 1,600 pesos, segun la memoria oficial de la gobernacion.

En vista de esta situacion el gobernador de Magallanes, don Cárlos Bories, patrocinó ante el gobierno la entrega de esta línea a una empresa particular a fin de que ella hiciera su esplotacion. Este funcionario, en su Memoria correspondiente al año último, decia al respecto lo que sigue:

«En febrero último elevé a la consideracion de V. S. un memorial suscrito por varios estancieros de los mas honorable de esta rejion, por el que proponen al Supremo Gobierno, tomar por diez años la esplotacion de esta línea, comprometiéndose a mantenerla en perfecto estado de servicio, a correr con todos los gastos de esplotacion, (pago del personal, cambio del material inutilizado, etc.); teniendo el Gobierno y sus representantes, la preferencia en todas sus comunicaciones, libre de todo gasto, obligándose ademas, a devolverla sin compensacion de ninguna clase por mejoras, etc., en caso de guerra o cuando el Gobierno lo creyera conveniente por motivo de grave interes público».

«Todavia convienen en mantener el servicio telefónico que actualmente existe y las nuevas instalaciones que el Gobierno agregue, sea para nuevos faros u oficinas que conexionen con la línea

Digitized by Google

principal; en comunicar a las autoridades de esta ciudad toda noticia de interes jeneral y de la incumbencia de dichas autoridades; y en someter a la aprobacion de esta gobernacion, la tarifa que deba rejir para el público».

«Tal es lo que proponen los señores estancieros, y esto es perfectamente esplicable. Necesitan estar en comunicacion frecuente con la Colonia, centro de sus operaciones, y en vez de tender una línea por su cuenta, ya que la del Estado no les presta servicio alguno, proponen mantenerla corriente sin cargo para el Fisco, evitándose así el crecido gasto que les importaria la instalacion completa».

«Siendo esta propuesta ventajosa a todas luces, de cuya opinion participa el señor Comandante en Jefe del Apostadero Naval, no he podido ménos que recomendarla al Supremo Gobierno».

«La prueba de la administracion fiscal por mas de un año y medio, está hecha con deplorable resultado, puesto que permanece improductivo el gasto de instalacion de esa línea, lo que se invierte en reparacion y en sueldo de empleados. En tanto que, en cambio se le ofrece servicio preferente y oportuno, sin gravámen alguno, con la agregacion de que en los casos imprevistos, la línea vuelve corriente al Fisco y sin cargos por las mejoras que hubiese recibido».

En conformidad a estas informaciones del gobernador de Magallanes, el gobierno entregó la esplotacion de esa línea telegráfica a los señores Stanley Wood y Moritz Braun, quienes han hecho copartícipes de la esplotacion a todos los estancieros cuyos campos atravieza.

Es curioso observar en esta cuestion administrativa, que siendo tan desastrosa para el Estado la esplotacion de la línea telegráfica a Punta Dungeness, como la pinta el gobernador de aquel territorio, pueda constituir un negocio lucrativo para una empresa particular. En tésis jeneral, las empresas particulares son mas económicas y mejor administradas que las fiscales, y sin duda algunas darian mejor resultado los telégrafos y ferrocarriles del Estado esplotados por administracion particular; pero en manera alguna, lo que es un pésimo negocio para el Fisco, como ser el telégrafo a Punta Dungeness, que produce 1,600 pesos en un año y gasta 11.000 pesos en esplotacion, pueda convertirse, como por obra de encantamiento, en una empre-

Digitized by Google

sa lucrativa para la iniciativa privada. A no dudarlo, hai en este negociado administrativo factores que se han escapado a la penetracion del gobierno y que convendria averiguar y establecer, pues, siguiendo este camino, seria fácil abrir camino a construcciones con dineros fiscales, ya sean de telégrafos, de ferrocarriles, de dársenas, etc, para entregar en seguida su esplotacion a felices y protejidas empresas privadas.

Con este sistema los intereses fiscales pasarian a manos de los particulares y llegaria el caso que hasta las aduanas serian administradas por los particulares.

Por fortuna, en Magallanes no se ha erijido en sistema estos negociados, pues el mismo gobernador que patrocinó la entrega del felégrafo de Punta Dungeness a la empresa Stanley Wood y Moritz Braun, sin gravámen alguno, ha propuesto tambien que la civilizacion, y proteccion de los indios onas, que está a cargo de los salesianos por un decreto gubernativo, para lo cual se les concedió por 20 años la rica isla Dawson, que les producirá 20 o 30 millones de pesos, ha propuesto, decimos, que se les quite esa gabela y que pase al Fisco.

Es cierto que el gobernador de Magallanes no propone al mismo tiempo que sea derogado aquel decreto de concesion de la isla Dawson, pero se colije de su proposicion misma, como lo veremos cuando tratemos especialmente este punto, pues quitándose a los salesianos el objeto para lo cual se les concedió dicha isla, lójicamente se deduce que ésta volveria inmediatamente al Estado.

Siguiendo nuestro análisis acerca de los telégrafos de Magallanes, diremos que existe el proyecto de construir con dineros fiscales, un telégrafo que una a Punta Arenas con cabo San Isidro lo que permitiria saber con cuatro horas de anticipacion la llegada a aquel punto de las naves que llegan del Pacífico. Ademas, se piensa construir siempre con dineros fiscales el cable entre Punta Arenas y Puerto Porvenir (proyecto que tiene tambien la «Magallanees Télephone C^{a}.») y, por fin, construir otra línea telegráfica entre Punta Arenas y Puerto Consuelo, en el seno de la Última Esperanza, que seria el primer paso dado para la construccion de la línea telegráfica que debe unir el territorio de Magallanes con el resto del pais.

Si hubiera de entregarse mas tarde, cuando estas líneas estu-

Digitized by Google

viesen concluidas, a la esplotacion particular, seria preferible encargar su construccion a las empresas que así lo creyeran por conveniente, a fin de que hagan el negocio por su cuenta. De esta manera se libraria el Fisco de hacer construcciones públicas en beneficio particular.

Pero de todas estas líneas telegráficas no hai ninguna que revista un carácter mas trascendental de importancia que la que debe unir a Punta Arenas con el resto de la República.

Es este un problema que debia estar resuelto hace ya bastante tiempo, pero que circunstancias diversas han retardado su solucion con grave daño de los intereses mas vitales del pais. En 1896 se dictó una lei mandando construir un cable submarino a Punta Arenas y se presentaron aun propuestas para esa construccion. Mas, estas se desecharon con pretestos tales y cuales aplazándose hasta la fecha la realizacion de esa lei. Primeramente la idea de construir una línea telegráfica terrestre, y en seguida, la de utilizar el nuevo invento de Marconi, han traido por consecuencia que ni el cable, ni la línea aérea ni el invento nuevo, ha podido implantarse para unir el territorio de Magallanes con el resto del pais por medio del telégrafo.

Sin embargo, si hai un proyecto cuya importancia sea jeneral y unánimemente reconocida es éste de la union telegráfica con Punta Arenas. No hai una persona que no reconozca que las necesidades del comercio, de la navegacion y de la seguridad nacional, imponen desde hace ya mucho tiempo la realizacion de ese proyecto. Gobierno, congreso, prensa, opinion pública, todas las manifestaciones nacionales de cualquier órden y categoría, se han hecho valer para que se lleve adelante esa idea y hasta la fecha nada se ha podido conseguir.

En cambio, los arjentinos llevan su línea telegráfica hasta bahía Camarones y pronto esperan verla concluida hasta puerto Gallegos, de manera que terminada la seccion que falta de esa línea arjentina de 1,400 kilómetros, Punta Arenas estará virtualmente unido por telégrafo a todo el mundo civilizado, ya que se ha entregado al servicio público el teléfono entre Punta Arenas y Gallegos.

En lugar de alegrarnos por este próximo acontecimiento lo miramos con profunda pena y desconsuelo, pues él será el peor enemigo que tendrá la realizacion de una línea telegráfica na-

Digitized by Google

cional al estrecho de Magallanes. Desaparecida la urjencia que para el comercio, la navegacion y las necesidades cada vez mas crecientes de aquel territorio, importa esa union telegráfica submarina, aérea o sin hilos, desaparecerá el interes inmediato que tendria en vista el gobierno de Chile para llevarla a efecto, aplazándose así talvez definitivamente, su establecimiento. Despues, solo un estado de guerra vendria a impeler la construccion del telégrafo a Punta Arenas, quizás en los momentos en que no se podria llevar a efecto.

Esto entraña un peligro evidente que es necesario impedir por todos los medios posibles. Las necesidades comerciales, administrativas e internacionales de un pais, no pueden ni deben estar sujetas a las vias de comunicacion de otros paises, tanto mas cuanto que esas vias de comunicacion como el telégrafo arjentino a Gallegos, es una línea escencialmente militar y estratéjica, construida por su Estado Mayor con elementos militares. Y para que no se crea que decimos algo que no esté bien confirmado, vamos a reproducir en seguida un artículo de La Nacion de Buenos Aires en el que se hace mérito de esta construccion militar. Dice así:

«La construccion del telégrafo militar en los territorios del sur.—*De Santa Cruz a Puerto Deseado.—Trabajos del comandante Funes.*—Con el objeto de adquirir los datos que sirven de base a este artículo, visitó uno de nuestros redactores al comandante D. Leopoldo Funes, encargado de la construccion de una parte de la línea telegráfica militar a los territorios del sur, de los que acaba de regresar. De los resultados de su reciente viaje, con respecto al trazado de la línea militar que va a construirse y de las impresiones que ha traido de aquella parte de nuestro territorio, así como de los reconocimientos practicados en su viaje del año pasado, se impondrá el lector curioso, siguiendo adelante.

Para buscar los puntos mas apropiados para la construccion de la línea, ha sido necesario esplorar el terreno en diferentes direcciones, circunstancias que, unida a la escasez de elementos de movilidad en terrenos de penoso tránsito y en donde era difícil encontrar aguas potables, de que llegó a carecerse en algunas jornadas, ha hecho que el tiempo empleado en la travesía de Santa Cruz a Deseado, fuese de veintidos dias.

Digitized by Google

Reconocido el rio Santa Cruz y la isla de Pavon, la espedicion esploró el rio Chico y sus alrededores, encontrando el gran bajo de San Julian que se estiende de E a O en una lonjitud de 125 kilómetros.

Los terrenos recorridos entre el rio Chico y el límite E del bajo de San Julian, son, en su casi totalidad, pobres de pasto, haciendo mui difícil su tránsito la carencia de aguas potables. La única aguada que se encuentra es la denominada Pan de Azúcar, distante 55 kilómetros del rio Chico. Esto hará necesario establecer la línea tomada al E del Paso de la Tapera en una distancia de 12 kilómetros, para continuar en direccion al puerto de San Julian. En este camino, y a distancia de 30 kilómetros, se encuentra un puesto del establecimiento de Mr. Hope; la naturaleza del terreno lo hace mui adecuado al tránsito de carros y desde la conclusion del bajo hasta el puerto de San Julian, los campos son mas abundantes de pasto, debiendo hacerse notar, que desde el establecimiento de Mr. Hope hasta el referido puerto, no se encuentra agua en una estension aproximada de 45 kilómetros. Internándose en este último punto, en direccion O, se encuentran campos abundantes de pasto y agua, pero los trabajos en esa direccion, tendrian que detenerse en el gran bajo de San Julian, que a esa altura es intransitable.

Del puerto de San Julian a Deseado, hai un camino transitable para carros y toda clase de vehículos, a una distancia que varia entre una y cinco leguas de la costa del mar, prolongando el otro camino carretero que une el puerto de San Julian, con el establecimiento de los hermanos Arnold, que se encuentra a 120 kilómetros de dicho puerto.

De este establecimiento a Puerto Deseado, en una estension aproximada de 35 leguas, los campos en la direccion proyectada para la línea, son transitables y contienen las aguadas del Tordillo, del Petizo, del Buque, y del Lobuno, siendo de 15 leguas la mayor distancia entre una y otra, y encontrándose la última a tres leguas de Deseado.

Los campos hacia la costa, son en jeneral buenos para pastoreo, pero escasos de agua, y al O de la línea proyectada son malos, pues, a mas de carecer de agua y pasto, tienen abundancia de piedra y pedregullo, conteniendo tambien grandes salinas.

Es de advertir que en la estacion de invierno, en la que las

Digitized by Google

lluvias son abundantes, se forman depósitos de agua potable, que se mantienen en esos terrenos hasta entrado el verano, y que desaparecen a causa de los calores y de los vientos allí frecuentes y mui fuertes.

Entre puerto San Julian y el cañadon 11 de Setiembre, en una estension de 24 leguas hacia Deseado, existen los establecimientos de los hermanos Patterson y de los hermanos Arnold, que están poblados con hacienda lanar.

Del estremo de estos campos al establecimiento de Mr. Jenkings, que se encuentra a tres leguas de Deseado y en una estension que puede calcularse en 35 leguas, abundan los avestruces, los guanacos y hai tambien haciendas alzadas, vacunas y yeguarizas.

En el regreso de Deseado a Santa Cruz, se hicieron reconocimientos del fondo de la bahía, en el puerto de San Julian y a pesar de la escasez de elementos, se encontró un fondeadero con nueve a diez brazas en marea baja, abrigado de todos los vientos y de la mar que entra con tormenta de afuera. Este puerto está mucho mas adentro de lo que marcan las cartas inglesas, presentando por lo tanto mayores comodidades que el Deseado, que carece de abrigo.

Algunos estudios mas detenidos y mas completos, podrían establecer si los buques de nuestra escuadra pueden contar en aquel puerto con un fondeadero cómodo y seguro en todo tiempo.

El camino de San Julian a la boca del rio Santa Cruz es de todo punto de vista inadecuado para el establecimiento de la línea, porque se atraviesan campos completamente desprovistos de pasto y agua.

En la espedicion realizada de Santa Cruz a Gallegos se ha encontrado un camino carretero en buenas condiciones, que se estiende desde el primer punto hasta la boca del Coy-Inlet cruzando una estension aproximada de cuarenta y cinco leguas por buenos campos provistos de agua hasta una distancia de quince leguas del Coy-Inlet, donde hai escasez de ella, siendo necesario recostarse a la costa del mar para encontrarla.

De Coy-Inlet a rio Gallegos, no es posible seguir una linea recta y hai que desviarse hácia la laguna de la Leona, donde existe un establecimiento ganadero, para seguir de allí al paso de Guaraique, en donde es posible atravesar el rio con la línea.

Digitized by Google

En los puntos mas cercanos a la costa del mar, la instalacion de la línea no podrá realizarse, porque los desbordes del rio, los témpanos que arrastran y la fuerza de las corrientes, inutilizarian completamente la construccion.

De Guaraique a Puerto Gallegos y desde este a Punta de Loyola, que dista aproximadamente ocho leguas, no hai mas dificultad que la del paso del rio Chico, que en invierno es de difícil acceso a consecuencia de la inundacion que se produce en el valle; por esto, será preciso que algunos postes estén dentro del agua, como tambien sucederá, en mayor escala, en el valle del Coy-Inlet.

La línea proyectada de Santa Cruz a Loyola, cruzaria los establecimientos de Victoriano Vázquez, de Woodman, de Reyna, de Smith, de Guillaume, La Leona y Redman y Hamilton, todos los cuales están dedicados a la cría de ganados, principalmente lanar. Opina el comandante Funes que los postes debieran ser de hierro (de telescopio) o por lo menos de palma, por las ventajas en duracion y resistencia que ellos ofrecen y porque serian, por lo tanto, mas económicos. Las maderas de aquellas rejiones no servirían para postes de la línea proyectada, careciendo como carecen de las dimensiones requeridas y tambien por su corta duracion, que no excede de tres años.

Por otra parte, los fuertes vientos que por allí soplan con frecuencia, la tension del alambre, y lo que es peor, los miles de guanacos (sarnosos en grandes cantidades), los yeguarizos y vacunos alzados que tambien abundan, vendrían a rascarse contra los postes, disminuyendo con ello su duracion.

De todos los establecimientos por donde pasará la línea han ofrecido facilitar todos los elementos de que dispongan, como ser carros, caballos, etc. y en las estaciones que se establezcan, mantener el personal de telegrafistas y guarda-hilos. Se ve, pues, la buena voluntad de aquella jente, y el interés que demuestran por el pronto establecimiento de la nueva línea.

Las estaciones telegráficas, segun el proyecto, se establecerán en los puntos que a continuacion se espresan:

I Puerto Deseado. A construirse el edificio donde fué la antigua subprefectura.

II Aguada del Petizo. A continuacion una casilla para el guarda-hilos, porque su seccion a recorrer será larga.

Digitized by Google

III Cañada 11 de Setiembre.
IV Mata Grande (estancia de Patterson).
V Puerto San Julian. A construirse el edificio
VI Estancia Manzano, sobre el rio Santa Cruz (costa norte).
VII Puerto Santa Cruz.
VIII Estancia de Mr. Reyna.
IX Boca del Coy-Inlet (estancia de Smith).
X Estancia de Guillaume, al otro lado del Coy-Inlet.
XI Paso de Guaraique.
XII Gallegos, en las pertenencias de la gobernacion a Santa Cruz.
XIII Punta Loyola (estacion terminal), en la estancia de Mr. Hamilton.

En todas estas estaciones deberá haber telegrafista y guarda-hilos, menos en la segunda, que será simple estacion intermediaria para descanso del guarda-hilos, cuyo caballo no podria hacer el recorrido en una sola vez.

Es indudable que con la futura línea se iniciará una nueva era de progreso jeneral en esos territorios, a mas de llenar el objeto para que se construye.

Y nuestro aserto tiene mas consistencia, por haberse notado la existencia de buenos puertos, aunque no se haya hecho de ellos un estudio prolijo. Tal es el de Coy-Inlet, cuya entrada presenta dos canales, uno al norte y otro al sur. Contiene un fondeadero abrigado con seis brazas de agua en marea baja. Aunque la barra es de piedra, es plana, y no es atacada por vientos de afuera sino mui rara vez, pues los reinantes allí son los del tercer cuadrante, lo cual disminuye el peligro que correria un buque al entrar. Las mareas en ese punto alcanzan a siete brazas, así es que la entrada al fondeadero es fácil para buques de cualquier calado.

De no menos importancia es el puerto de San Julian, rodeado como está, de numerosas estancias; talvez no será difícil obtener allí el agua potable y una vez que nuestros trasportes hagan escala en ese puerto, todos los productos de la rejion vendrán a Buenos Aires, favorecidos, como serán, con fletes mas baratos. Hoi en dia los pagan altísimos para mandar los productos directamente a Inglaterra, obligados a ello por la falta de comunicacion con la capital federal».

Digitized by Google

Nos parece que despues de esta trascripcion no cabrá duda alguna acerca del carácter esencialmente militar de la línea telegráfica arjentina a puerto Gallegos; pero como por el testo del artículo citado se podria deducir que esa línea tiene tambien fines comerciales, diremos que aun en este caso no serviria a los estancieros de Magallanes, pues, produciendo ellos los mismos artículos de esportacion que los estancieros arjentinos del sur: lanas y carnes conjeladas, habrá de establecerse una competencia en la cual el telégrafo arjentino no favoreceria ciertamente el interes chileno, tanto mas, cuanto que la guerra comercial entre ambos paises en el sur no tardará en producirse en forma ardiente como tendremos ocasion de manifestarlo mas adelante.

Esta guerra comercial por intereses similares habrá de traducirse en una tirantez de relaciones tanto o mas violenta que la que hoi existe por los asuntos limítrofes. La atencion preferente que el gobierno arjentino está prestando a la navegacion del sur, subvencionando compañías de navegacion; al comercio, concediéndole las mismas franquicias ofrecidas ya por Chile; a la colonizacion, dando tierras con jenerosa prodigalidad, no son sino los primeros síntomas de una guerra comercial que tiende a arrebatar el predominio de Punta Arenas sobre todas las poblaciones de la rejion austral.

El envio de un batallon de 300 plazas a Gallegos puede considerarse, fuera de su aspecto militar, que es el de afianzar las irrupciones arjentinas en el seno de la Última Esperanza y de poner una fuerza antagónica a la policia chilena de Magallanes, compuesta de 60 a 70 hombres, tiene un alcance mucho mayor en el propósito deliberado y consciente de desarrollar las fuerzas vivas del terrritorio de Santa Cruz a fin de oponerlas a las fuerzas, al vigor comercial y al desarrollo del territorio de Magallanes.

De manera que Chile no puede esperar que ese telégrafo estratéjicamente militar y comercial de Buenos Aires a Gallegos, pueda servir en caso alguno a nuestros intereses. Es un telégrafo esencialmente antagónico a los intereses chilenos bajo cualquier punto de vista que se le mire.

Pero fuera de este aspecto jeneral de la cuestion, ¿no se ve, no se palpa a cada momento la necesidad de un telégrafo neta-

Digitized by Google

mente chileno, y estratéjicamente militar y comercial? No acaba de suceder el caso típico de que la noticia de los avances arjentinos en el seno de la Última Esperanza, se ha tenido en Santiago por el telégrafo trasandino?

Ademas de la gravedad que en sí misma envuelve aquella invasion y la de que su conocimiento nos venga por conducto del mismo invasor, ¿no se ve, no se palpa la situacion tristísima de nuestro pais que solo viene a tener noticia de aquellos graves sucesos diez, doce o quince dias despues que se producen?

En cualquier momento puede producirse en Magallanes un suceso de trascendental importancia, y el gobierno no podrá atenderlo con eficacia por la falta de comunicaciones, nada mas que por no haber dado cumplimiento a la lei del año 96 que ordenó construir el cable a Punta Arenas.

Pasarán dos, tres, cinco y diez años, y se verá que hai necesidad de volver sobre ese mismo proyecto, no ya solo por necesidades comerciales, administrativas e internacionales, sino por que no será posible el establecimiento de otra union telegráfica. Se ha podido comprobar que la línea aérea, ademas de su poca seguridad estratéjica, es impracticable por las condiciones naturales de la rejion que tiene que atravezar. No solo no se conocen 700 o mas kilómetros de aquel territorio, sino que sus montañas inaccesibles, sus grandes ventisqueros, los anchos senos del mar que se internan en la Patagonia occidental, hacen punto ménos que imposible la realizacion de dicho proyecto.

Se podria adoptar un sistema misto de telégrafo aéreo y submarino, pero ademas de su costo, que talvez seria superior a la construccion del cable, presentaria dificultades de esplotacion y, como ya lo hemos dicho, seria, militarmente considerado, por demas inseguro, pues, como iria el hilo aéreo pegado a la costa en muchos casos, o el cable en aguas bajas, el telégrafo sería en uno y otro caso mui fácil de cortarlo.

Por lo que hace al telégrafo Marconi, que ha ido a estudiar a Europa el señor Luis L. Zegers, puede decirse otro tanto que con respecto al telégrafo aéreo.

Es impracticable, dado el desarrollo que hasta ahora ha tenido este invento, pues ni su aplicacion está comprobada en paises de clima tan variable, tan lluvioso y nebuloso, cubiertos constantemente de brumas como los del sur, ni su influencia se ejer-

Digitized by Google

ce a mas de 100 millas, segun los últimos esperimentos hechos. Los ensayos hechos en el Africa del Sur, han dado malos resultados, a pesar de que fueron cinco representantes o ayudantes de Marconi a establecer su servicio telegráfico en el ejército ingles. En el Instituto Real de Londres se ha declarado que la presencia del hierro en las montañas, impedia la trasmision pronta y correcta de los despachos, pues ese metal perturbaba las corrientes eléctricas. ¿No pasaria otro tanto en el sur en donde los metales de las montañas ejercen influencia en los aparatos que permiten el manejo de los buques?

Nosotros no podemos pronunciarnos sobre un punto científico que desconocemos en absoluto y que probablemente desconoce el mismo señor Zegers, ya que solo ahora ha ido a estudiar en Europa la aplicacion del sistema; pero manifestamos estas dudas por los ensayos practicados en otros paises. En todo caso, no estamos en situacion de estudiar sistemas eléctricos y su aplicacion en Chile, porque siguiendo este propósito y en vista de los adelantos de las ciencias, podríamos esperar el siglo próximo para conocer los nuevos progresos que se realicen a fin de practicarlos en Magallanes. Siguiendo ese mismo propósito, no se podria adquirir una máquina de ferrocarril, un buque, un cañon porque están en estudio nuevas máquinas, nuevos adelantos en los buques y cañones que seria mejor aprovechar.

Es mui cierto el adajio de que el peor enemigo de lo bueno es lo mejor. Por establecer el sistema Marconi, que todavia no sabemos qué resultados pueda dar en el sur, vamos a perder otros cinco o diez años, sin comunicar aquel territorio con el resto del pais con grave daño de sus intereses mas vítales.

Ademas de impracticable, por lo ménos por ahora, el sistema Marconi es inseguro, militarmente considerado, pues, debiendo establecerse sus instalaciones en las costas, seria mui fácil para el enemigo destruirlas, o tomar prisionero al personal telegráfico, tan desamparadas como se hallarian esas instalaciones en un trayecto de 500, 600 o 700 millas.

De manera que habrá de volverse sobre el proyecto de construccion de cable, el que, ademas de conocerse su practicabilidad y su costo, es relativamente mas seguro que los otros dos sistemas. Seria de desear, así, que el gobierno no demorara por mas tiempo la realizacion de ese proyecto, ya bastante adelantado. La

Digitized by Google

seguridad de Magallanes, la navegacion, el comercio, la accion administrativa, todo reclama una resolucion pronta y una ejecucion inmediata.

Si no se construye el cable a Punta Arenas, no habrá cable, ni habrá telégrafo aéreo ni telegrafía sin hilos; no habrá sino decidia administrativa y desconocimiento de los deberes mas primordiales de un gobierno: velar por la seguridad nacional y por el fomento del comercio y de las riquezas del pais.

Ferrocarriles

Actualmente se halla en construccion un ferrocarril que deberá unir a Punta Arenas con la mina Loreto, rico establecimiento carbonífero situado al noroeste de aquel puerto.

Este ferrocarril de 8 kilómetros de largo entre el muelle de Punta Arenas y las canchas de la mina Loreto, se debe a la iniciativa privada, sin que el Estado haya intervenido en él, sino para conceder el permiso requerido por las leyes para la espropiacion de los terrenos particulares que aquel habría de atravesar. Es digno de recordarse el hecho que el despacho de este asunto tan sencillo y tan benéfico para aquella rejion demoró largos meses, si no años, en el Congreso, en donde se opuso toda clase de obstáculos a un proyecto que en otro pais no habria tenido necesidad de sancion lejislativa, pues los ferrocarriles industriales y particulares se construyen con solo un mero permiso administrativo.

En poco tiempo mas estará en esplotacion este ferrocarril contribuyendo de una manera eficaz al progreso del territorio de Magallanes y al desarrollo de su riqueza pública.

Otro proyecto de ferrocarril entre Punta Arenas y puerto Gallegos, en la República Arjentina, pende de la consideracion del Congreso Nacional desde hace dos o tres años. Este proyecto sí que merece un estudio atento y una resolucion acertada. Se trata en él de resolver un punto capitalísimo: la movilizacion de los productos de la Patagonia austral, al norte y sur del rio Gallegos, desde el mar hasta la cordillera. La mayor parte de estos productos salen por Punta Arenas o por el seno de la Ultima Esperanza, y probablemente este ferrocarril vendria a arrebatarle a Punta Arenas su predominio comercial en la rejion austral.

Digitized by Google

Si este fuera el resultado real y efectivo de la construccion de ese ferrocarril, creemos que los lejisladores no habrán de meditar mucho con respecto al rechazo de dicho proyecto; pero ante todo es necesario estudiarlo para ver si efectivamente entraña el peligro que anotamos, y aprobarlo, en el caso de que él sea ilusorio, pues, trabajos de esta índole, proyectos de esta naturaleza, que importan en términos jenerales un progreso efectivo del pais, no deben relegarse al olvido o a los archivos. Deben estudiarse, aceptarse o rechazarse segun consulten o nó los verdaderos intereses nacionales.

Estos ferrocarriles en la Patagonia chilena y en la Tierra del Fuego, habrán de desarrollarse en grande escala una vez que la colonizacion, la ganadería y las demas industrias anexas al suelo, tomen el desarrollo que es de esperar con los brazos y capitales que se incorporen al territorio de Magallanes y con la entrega de nuevos campos y bosques a la libre esplotacion de la industria.

Policía de seguridad

Este servicio se hace en condiciones bastante regulares en Punta Arenas, a pesar de lo escaso del personal, de los rigores del clima y de la mezquina remuneracion que aquel obtiene, enteramente inapropiada a los sacrificios que impone, a la carestía de la vida y a los sueldos y salarios que se pagan en aquel territorio. Contribuye eficazmente a la marcha de progreso de esa policía, los hábitos de órden, de trabajo y de respeto mútuo que son los rasgos característicos de aquella poblacion cosmopolita.

El local que ocupa este cuerpo de seguridad en la plaza Muñoz Gamero, es absolutamente inapropiado para su objeto y en estremo incómodo y desabrigado en el invierno. En el edificio que se construye para cárcel se ha destinado una seccion para este servicio.

En cuanto al personal, es absolutamente insuficiente, pues consta de 60 a 70 individuos para custodiar una ciudad tan crecida y de intereses tan cuantiosos como Punta Arenas y sus alrededores. Ademas, esta misma policía tiene un destacamento en Puerto Porvenir y otro en Puerto Consuelo, en el seno de la Ultima Esperanza que, al par de ser enteramente insuficientes para la custodia de aquellos centros poblados, disminuyen aun mas el efectivo del personal de la policía de Punta Arenas.

Digitized by Google

Se impone la necesidad de aumentar esta policia y de mejorar su situacion pecuniaria, así como de instalar definitivamente la policía en Puerto Porvenir y de crear un cuerpo especial para el seno de la Última Esperanza, que sirva de resguardo a los valiosos intereses que se desarrollan en aquel punto de la Patagonia.

El personal administrativo.—Sueldos

Al ocuparnos de la necesidad de crear la *Provincia de Magallanes*, manifestamos que la actual organizacion administrativa de aquel territorio, no correspondia en absoluto a su estension, a su importancia nacional e internacional y a los intereses y riqueza escepcionales en él radicados. Este aspecto de la administracion pública de Magallanes quedará mas de manifiesto en el desarrollo del presente trabajo, cuando quede patentizado con los problemas gubernativos que allí se presentan y requieren una pronta solucion. Dada la importancia de estos problemas, habrán de ser tratados separadamente a fin de estudiarlos con mas detencion y de buscar para ellos una solucion mas acertada.

Por lo pronto, para terminar con este aspecto administrativo del territorio de Magallanes, será necesario decir, que no habria objeto en modificarlo miéntras no se obtenga la constitucion provincial que de hecho habrá de cambiar radicalmente todo el mecanismo existente. Esta reforma sustancial habrá de traer consigo todo el mejoramiento que requiere una rejion aun en mantillas por lo que hace a servicios administrativos.

Principalmente, Puerto Porvenir, habrá de sufrir una profunda modificacion con la reforma, pues, estableciendo en él todos los servicios administrativos: escuelas, correo, rejistro civil, jueces, policia, hospital, etc.; acometiéndose las diversas construcciones que una poblacion en jérmen necesita; ensanchándose el área de su accion; concediendo liberalmente sitios urbanos e hijuelas rurales para atraer pobladores y colonos, ántes de un año podria contar con una poblacion de 1,500 a 2,000 habitantes, alterándose por completo la vida lenta a que la condenó la concesion de 1.500,000 hectáreas a cuatro o cinco personas o sociedades.

El personal administrativo que se nombrara para esa gobernacion, como el que se designara para las nuevas subdelegaciones

Digitized by Google

rurales propuestas: *Tres Puentes y Rio negro*, *Chacabuco y Cabo Negro*, *Skyring y Laguna Blanca*, *Punta Delgada y Dungeness*, *Ultima Esperanza*, *Rio de los Ciervos y Tres Brazos*, *Tierra del Fuego*, *Isla Dawson e Islas Australes*, habrian de traer consigo un cambio trascendental en la condicion actual del territorio, estimulando la colonizacion, estableciendo poblaciones, desarrollando la vida y riqueza de aquellas tierras vírjenes, que esperan la mano del hombre y la proteccion gubernativa para prosperar y constituir en corto tiempo centros de vida y de riqueza pública y privada.

Actualmente, el personal administrativo es tan escaso como mal remunerado, no guarda relacion ni con la estension del territorio, ni con su importancia y riqueza, por una parte, ni con la categoría de las funciones públicas que aquel desempeña ni con la carestía del lugar, por otra. Ademas, existe una evidente injusticia y desproporcion entre los sueldos que en la actualidad se pagan. Se ha mejorado el sueldo de los unos y se ha mantenido estacionario el de los otros. Así, el sueldo del gobernador se ha ido aumentando hasta hoi que goza de una renta fija de $ 7,000 y de casa, habiéndose propuesto todavía una asignacion de 1,500 pesos para gastos de representacion. De manera que puede decirse que el gobernador de Magallanes, disfruta de una renta de 9 a 10,000 pesos, que es la que prudencialmente le corresponde, dada la categoría y los cuantiosos intereses fiscales que resguarda y administra. Entre tanto, se ha mantenido igual el sueldo del secretario ($ 2,400) y el del personal subalterno, que no guarda relacion alguna con la renta del gobernador. El secretario de Magallanes no debia tener una asignacion menor de 4,000 pesos y, en proporcion, los demas empleados de dicha gobernacion.

Igual cosa ha sucedido con el Tesorero Fiscal, que por lei del año último se le aumentó la renta a 3,000 pesos, manteniendo estacionaria la de los demas empleados que comparten con él los trabajos y las responsabilidades de esa importante oficina que maneja fondos crecidos.

Pero otros empleados se han mantenido en una situacion insostenible dado el desarrollo que ha adquirido el servicio y la carestía del lugar. Nos referimos al Administrador de Correos que gana 83 pesos mensuales; al Oficial del Rejistro Civil, que

Digitized by Google

percibe 66 pesos; el Alcaide de la Cárcel y el personal de la Policía de Seguridad, que apénas tienen una racion de hambre. Un guardian de Punta Arenas, que gana 60 pesos mensuales (casi lo mismo que el Oficial del Rejistro Civil), es una verdadera anomalía en una ciudad en que cualquier peon gañan gana de 3 a 4 pesos diarios.

Estas mismas observaciones se estienden a los funcionarios del órden judicial y a los preceptores de escuelas, que perciben rentas mezquinas, que no guardan armonía con los altos deberes que desempeñan, administrando justicia, los unos, en un territorio de gran riqueza como Magallanes, y educando, los otros, ministerios ambos tan árduos como delicados.

El personal de marina y del ejército destacado en Magallanes, que presta servicios tan útiles e indispensables como los del Apostadero Naval, o como los jefes y oficiales instructores de la guardia nacional, o en comision en Punta Arenas, sufren las consecuencias de la enorme carestía de aquel territorio, sin gozar por ello de una gratificacion como tienen los militares destacados o de guarnicion al norte de Taltal.

En idéntica situacion se hallan los injenieros de provincia y de colonizacion y el personal todo de la administracion pública de aquel territorio, y fuerza es modificarla lo mas pronto que sea posible. Al dictarse la lei de creacion de la *Provincia de Magallanes* debe tenerse mui en cuenta las condiciones especiales de aquella rejion para asignar a sus funcionarios públicos una renta adecuada a las delicadas tareas que deben de desempeñar, a los rigores del clima, a la lejanía del centro del pais y a la carestía propia de la vida en aquellos lugares. No deben olvidarse tampoco a aquellos funcionarios que gozan de renta fijada por leyes especiales, como los del órden judicial, de correos, de la marina y del éjercito. La lei jeneral que constituye aquella provincia, u otras leyes complementarias y disposiciones administrativas, deben establecer rentas adecuadas a los servicios públicos y a la rejion en que habrán de desempeñarse, sin escepcion alguna, pues las leyes deben ser justas, equitativas y discretas.

La administracion local.

Data de solo dos años atras el establecimiento de una especial organizacion local para el territorio de Magallanes, a fin de que

Digitized by Google

atendiera las múltiples necesidades de una poblacion en considerable desarrollo, que no contaba con los servicios mas indispensables en todo pais civilizado. No estando regular y legalmente constituido aquel territorio, todos sus servicios corrian a cargo de la gobernacion, la cual no contaba con los fondos indispensables ni con el tiempo que aquellos requerian para ser atendidos convenientemente.

Pero la lei de 21 de enero de 1898, que autorizó el cobro de ciertas y determinadas contribuciones en dicho territorio, y el decreto supremo de 7 de junio de ese mismo año, que creó la Junta de Alcaldes, reglamentando al mismo tiempo el cobro y la inversion de las rentas municipales, vinieron a modificar sustancialmente aquella anómala situacion, a constituir fondos propios destinados a la administracion local y a nombrar tres colaboradores del Gobernador para atender esos importantes servicios.

No se dejaron esperar los frutos de esta medida gubernativa. Las calles, la policia de aseo, el agua potable, el alumbrado público, la reglamentacion de los servicios locales, todo fué objeto de la particular atencion de esa Junta de Alcaldes, que en los primeros meses de su funcionamiento, desde junio a diciembre de 1898, solo contó con $ 17,000 de entrada, de los cuales destinó a la reparacion de calles, a la policia urbana y al agua potable, la mitad de esa cantidad; habilitó como un kilómetro de las calles mas centrales que estaban en deplorable estado, contrató la construccion de veinte cuadras de veredas; estableció la luz eléctrica, por medio de un contrato con una sociedad particular; mejoró el agua potable y la plaza Muñoz Gamero y dictó reglamentos de carruajes, carretas y carretones, de abastos, de casas de tolerancia, de aseo, etc.

En el segundo año de su existencia, la Junta de Alcaldes tuvo $ 130,000 de entradas, de las cuales destinó $ 47,000 a las reparaciones de calles, $ 2,500 a jardines y paseos; $ 23,000 al alumbrado público; $ 6,868 a la construccion de una escuela; $ 1,500 a reparaciones en las cañerias de agua potable y $ 6,900 a subvenciones al Hospital y al Cuerpo de Bomberos. Las demas entradas se invirtieron en gastos de administracion.

Se estableció un plan jeneral de nivelacion de Punta Arenas, trabajo sumamente importante en una ciudad edificada en un

Digitized by Google

plano mui accidentado y aun en suaves lomajes; se organizó la policia urbana; se mejoró el alumbrado, el agua potable y todos los servicios comunales, dictándose una série de importantes reglamentos que completaron los del año anterior.

La Junta de Alcaldes obtuvo en este año la autorizacion para contratar un empréstito por valor de 15,000 libras esterlinas con el objeto de destinar su producido al arreglo de la ciudad de Punta Arenas, principalmente en su nivelacion y pavimentacion, pero esta idea no se llevó a efecto, pues no se pudo colocar dicho empréstito a causa de la poca garantia que prestaba una Junta creada solo por un decreto.

No obstante este tropiezo, la Junta de Alcaldes de Punta Arenas ha continuado incansable en la tarea del mejoramiento local, realizando en el año último, mui importantes adelantos, al punto que puede ostentar el lejítimo orgullo de haber desempeñado su mandato, que no emana de la eleccion popular, con mas honradez, con mayor actividad y con mas éxito que todas las Municipalidades de la República.

Digitized by Google

BAHIA de PUNTA ARENAS

Fotograbado Leblanc, Monjitas 511

Digitized by Google

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY.

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.

Digitized by Google

CAPÍTULO IV

El puerto de Punta Arenas y su desarrollo comercial

El desarrollo comercial de Punta Arenas.—Marcha paralela del comercio de la poblacion y de la industria ganadera.—Datos estadísticos.—*La matrícula de vapores de Punta Arenas.—El comercio de cabotaje.—Astilleros* y varaderos. — El comercio. — Casas importadoras. — Los bancos.

El desarrollo comercial de Punta Arenas y el crecimiento de su poblacion se deben principalmente a la marcha progresiva, al desenvolvimiento estraordinario de la industria ganadera y de sus derivaciones.

Es cierto que han contribuido poderosamente a ese desarrollo el descubrimiento y esplotacion de diversos lavaderos de oro, la pesca de lobos, la esplotacion de los bosques, así como otros factores de menor entidad, eficazmente ausiliados por el incremento de la navegacion; pero el hecho tanjible, innegable, comprobado con cifras, es que la poblacion y el comercio deben su vida y su prosperidad a la industria ganadera y a sus derivaciones, cuya marcha paralela han seguido invariablemente esos tres elementos constitutivos de la riqueza y del porvenir de Magallanes.

A la época de la introduccion del ganado lanar en Magallanes (1877-78), la poblacion de todo el territorio solo alcanzazaba a 1,174 habitantes, segun censo de 16 de diciembre 1878, y apénas existian en Punta Arenas unas 150 a 180 casas de madera, de construccion mui lijera, entre las que figuraban 23 edificios fiscales en su mayor parte ruinosos.

El comercio estaba representado por unos pocos despachos o almacenes que proveian a la colonia y a los comerciantes en pieles de guanaco y avestruz. El intercambio de productos solo alcanzaba a sumas insignificantes. Así, en 1878, la importacion del estranjero solo alcanzó a 86,301 pesos y la de cabotaje a 22,056 pesos. En cuanto a la esportacion fué solo de 47,298 pesos.

Pasadas las duras continjencias y vicisitudes por que atravezó la aclimatacion del ganado lanar en Magallanes, solo en los

Digitized by Google

años de 1881, 1882 y 1883, pudieron tener los introductores de ovejas, la certeza de que esta industria habia hechado sus raices en el territorio, pues, una masa de 30,000 cabezas de ganado, atestiguaba que no se habian gastado en vano tantos esfuerzos y dinero.

En esos años, el comercio de esportacion y de importacion aumentó de una manera sensible, aunque tímidamente, pues los comerciantes, que eran al mismo tiempo ganaderos, no obtenían beneficios apreciables y, en todo caso, no habian recibido una confirmacion oficial o legal del título con que ocupaban las tierras. En cuanto a la poblacion, no sufrió alteracion mui notable, aunque su incremento se puso bien de manifiesto con la mayor vida de la colonia y el aumento en las construcciones públicas.

El año de 1884 marca la fecha inicial en que la industria ganadera se afirmó sobre mas sólidas aunque no definitivas bases. En ese año se produjo el remate del arrendamiento por 20 años, de grandes estensiones de tierras fiscales, mediante cánones reducidos o equitativos para la naciente industria. Casi al mismo tiempo se hicieron concesiones mas o ménos graciosas de muchos miles de hectáreas en los campos, y de predios urbanos en la ciudad de Punta Arenas con lo que se estimuló la industria y se fomentó la colonizacion o poblacion del territorio.

En ese año la ganaderia lanar contaba con mas de 40,000 cabezas.

Pues bien, la poblacion habia alcanzado en ese año a 922 habitantes en la ciudad y a 2,085 en todo el territorio (1). Numerosas casas se construian en diversos puntos y gran número de almacenes, pulperías y cantinas se abrian, acusando una mayor actividad en la colonia.

Diversas industrías se establecian en el puerto y en las estancias, así como algunas casas importadoras de primero y segundo órden daban incremento al comercio, figurando entre las primeras las de Wehrhahn y C.ª, T. H. Meidell, José Menendez y José Nogueira; y entre las segundas, las de Domange, Bloom, Wahlen N.os y Houscan.

Seis armadores se dedicaban en ese año a la pesca de lobos,

(1) Censo de 1885 (*Sinopsis Estadistica*).

Digitized by Google

industria que dejaba pingües utilidades, y al comercio que los lavaderos de oro de la Tierra del Fuego habian permitido establecer con Punta Arenas, dando resultados positivos.

Tres aserraderos trabajaban en este puerto, dos a vapor y uno hidráulico, abasteciendo a las construcciones de la colonia y esportando maderas para Malvinas, Montevideo y Buenos Aires.

El movimiento marítimo de Punta Arenas en 1884 estaba representado de la siguiente manera:

Entraron al puerto en ese año, 63 vapores y 7 buques de vela del cabotaje con un total de 133,654 toneladas. Del esterior entraron 30 vapores y 5 buques de vela con un total de 143,722 toneladas.

Para que se vea cuáles eran los productos principales de esportacion e importacion del puerto de Punta Arenas durante el año 1885, así como los valores que ellos representaban, vamos a reproducir el siguiente cuadro estadístico que, si no es de una exactitud absoluta, pues en aquella época como hasta hoi dia no existe una oficina estadística en aquel territorio, es lo mas perfecto que se ha podido hacer para apreciar el movimiento comercial de dicho puerto.

MERCADERIAS ESPORTADAS E IMPORTADAS EN 1884 POR EL PUERTO DE PUNTA ARENAS.

ESPORTACION AL ESTRANJERO.	NÚMERO	VALOR
Cueros de lobo	4,829	25,623
Plumas de aves (kilógramos)	2,165	4,074
Lana de ovejas id	19,528	3,644
Cueros vacunos	253	1,925
Id. de carneros	418	300
Pieles de guanaco y avestruz	191	3,144
Piquetes y estacones para cierros	15,900	1,594
Oro (gramos)	24,209	20,214
Total	.....	60,518

Digitized by Google

IMPORTACION DEL ESTRANJERO	NÚMERO	VALOR
Mercaderías surtidas.....	.....	110,349
Carbon de piedra (toneladas).....	2,090	50,043
Ovejas (1).....	1,520	11,893
Total.....	.....	185,285
ESPORTACION DE CABOTAJE		
Plumas de avestruz (kilógramos).....	327	824
Pieles de guanacos.....	414	5,209
Lana (kilógramos).....	35	35
Cueros de carneros.....	22	22
Botellas vacias.....	11,297	428
Total.....	.....	6,581
IMPORTACION DE CABOTAJE		
En frutos del pais y mercaderías surtidas.	.....	27,609
Total jeneral:	.....	$ 279,993

No tendria objeto el seguir año a año el movimiento paralelo y siempre ascendente de la poblacion, del comercio y de la industria ganadera en Magallanes. Basta para nuestro objeto el fijar algunas de esas cifras estadísticas.

Así, en 1890, la existencia de ganado lanar se calculaba en 300,000 cabezas. Por su parte, el comercio de esportacion e importacion habia subido a $ 1.198,581. La poblacion alcanzaba aproximadamente a 3,000 habitantes.

Llegamos a 1894, diez años despues de que se verificara el remate de tierras.

Las 40,000 ovejas de 1884, se han multiplicado en forma que alcanzan ya a 700,000 cabezas. Por su parte, el comercio de esportacion e importacion que en este último año fué de $ 279,993, en 1894 alcanzó a $ 4.828,860. La poblacion habia subido a 4,300 habitantes en Punta Arenas y a 8,200 en todo el territorio, es decir, habia aumentado en Punta Arenas en 3,378 habitantes y en el territorio en 6,115 habitantes.

(1) En el mismo año se introdujeron 3,000 ovejas por Punta Delgada, cifra y valor que no aparecen en el cuadro de importaciones de Punta Arenas.

Digitized by Google

La esportacion de productos naturales o manufacturados alcanzó en 1894 a $ 2.487,860, en la siguiente forma:

Lana y cueros de carneros.....	$ 1.400,000
Oro.....	559,860
Cueros vacunos.....	120,000
Animales en pié.....	30,000
Pieles diversas.....	50,000
Plumas.....	8,000
Carne salada y charqui.....	70,000
Madera.....	100,000
Grasa.....	150,000
Total.....	$ 2.487,860

No está incluido en estas cifras el valor de las pieles de lobos esportadas, cuya industria se practica clandestinamente desde 1892 mediante las prohibiciones para la pesca impuestas por el Gobierno de Chile.

La importacion figura por $ 1.799,000, de los cuales $ 542,000 corresponden a vinos y frutos del pais y el resto a mercaderías jenerales del estranjero.

Compárense estas cifras con las que arroja el cuadro correspondiente a 1884 y se verá el progreso enorme realizado por el puerto de Punta Arenas y el territorio de Magallanes en 10 años de implantacion y desarrollo de la industria ganadera.

En 1896 las cifras que venimos examinando se descomponen así:

Poblacion de Punta Arenas (calculada).	5,000	habitantes
Id de todo el territorio (id) ...	9,000	»
Comercio de esportacion e importacion..		$ 5.615,644
Ganado lanar (cabezas).....		900,000

En este año las introducciones de los puertos del norte de Chile en Punta Arenas, alcanzaron un valor ascendente a $ 698,136 y las del estranjero subieron a la crecida cantidad de $ 2.521,240.

En cuanto a las esportaciones, el valor de los productos enviados al estranjero, ascendió a $ 2.119,348.89. y los enviados al norte de la República a $ 276,917. 19.

El valor de la esportacion de lana y cueros lanares en el año que examinamos alcanzó a $ 1.339,217.

Digitized by Google

La navegacion del estrecho se desarrolló notablemente, pues entraron 144 buques de cabotaje con 307,330 toneladas; y del estranjero, 183 buques con 355,950 toneladas, lo que hace un total de 327 buques con 663,280 toneladas. En el mismo año salieron 321 buques con 658,922 toneladas.

En 1898 la poblacion ascendió a 6,000 habitantes en Punta Arenas y a 11 o 12,000 habitantes en todo el territorio.

No se conoce el dato ni aun aproximativo del valor de las esportaciones e importaciones porque no se lleva estadística comercial de ningun jénero, y los datos jenerales que dan los comerciantes e industriales son mas que vagos e inciertos. No seria aventurado calcular en $ 7.000,000 el valor de dicho comercio.

Otro tanto se puede decir del número de cabezas de ganado existente en esa fecha, pues los estancieros se niegan a dar datos exactos. No obstante, es posible calcular en 1.200,000 cabezas de ganado lanar las que existian en ese año en Magallanes.

En 1898 entraron a Punta Arenas 30 buques de guerra, con 84,440 toneladas: 297 vapores mercantes, con 509,580 toneladas y 16 buques de vela con 10,416 toneladas, lo que da un total jeneral de 343 buques, con 674,436 toneladas.

Las observaciones jenerales que hemos hecho con respecto a la estadística comercial y al número de cabezas de ganado lanar existente en 1898 en el Territorio de Magallanes, son aplicables a los años 1899 y 1900. Solo se tiene el dato cierto de la navegacion en 1899, que es el siguiente. Entraron 48 buques de guerra con 116,983 toneladas; 324 vapores mercantes, con 632,940 toneladas y 79 buques de vela con 6,535 toneladas, lo que da un total de 451 buques con 756,458 toneladas.

Comparando estas cifras con las del año anterior, tenemos:

Año de 1899.....	451	buques con	756,458	toneladas
» de 1898.....	343	»	»	674,436	»
Diferencia a favor del 1.°...	108	»	»	82,022	»

Solo por este dato se puede colejir el aumento que ha podido tener el comercio de importacion y de esportacion en Magallanes durante el año 1899. En 1900 ese aumento ha sido indudablemente mucho mayor, así como ha aumentado la poblacion y la industria ganadera.

Digitized by Google

Se podria dejar por establecido que, en la actualidad, los tres elementos constitutivos del adelanto y riqueza de Magallanes, cuya marcha paralela hemos venido siguiendo desde 1877 hasta la fecha, están representados por las siguientes cifras:

Poblacion del territorio (calculada)..... 18,000 habitantes
» de Punta Arenas (») ..... 7 a 7,500 »
Comercio de importacion y esportacion (calculado) $8.000,000.
Cabezas de ganado lanar (calculadas)..... 1.500,000.

Ademas de estos hai otros factores que denotan el desarrollo comercial de Magallanes.

En 1899 pertenecian a la matrícula del puerto de Punta Arenas las siguientes naves:

VAPORES MAYORES DE 25 TONELADAS

Amadeo	258.18	tons.	Armador:	José Menendez
Lovart	221	,,	,,	Braun y Blanchard
Torino	148.40	,,	,,	,, ,,
Magallanes	140	,,	,,	,, ,,
Keel Low	132	,,	,,	Roig y Valverde
Karolina	59.96	,,	,,	G. Mack y C.ª
Vichuquen	27.53	,,	,,	Braun y Blanchard
Elena	70.15	,,	,,	Dobrée y C.ª
Burslem	224	,,	,,	Stubenrauch y C.ª

GOLETAS MAYORES DE 25 TONELADAS

Martha Gale	359.86	toneladas.	Armador:	Braun y Blanchard
Zelia	123.97	,,	,,	Stubenrauch y C.ª
Ripplin Wave	123.25	,,	,,	S. B. v. de Nogueira
Estrella	101.72	,,	,,	Dobreé y C.ª
Colomba Maria	95.93	,,	,,	E. L. Reynar
Alfredo	90.21	,,	,,	Pasinovich y Bois de Chesne
San Pedro	73	,,	,,	Máximo Gilli
Flecha	45	,,	,,	L. L. Jacobs
Industria	40.86	,,	,,	O. Grandi
Cristina	47	,,	,,	Braun y Blanchard
Archie	65.70	,,	,,	,, ,,
Enola	———	,,	,,	,, ,,

Digitized by Google

VAPORES MENORES DE 25 TONELADAS

Venture	10	tons.
Antonio Diaz	9.80	„

GOLETAS

Rosario	15	tons
Sara	14	„
Henriette	24	„
Pichincha	20	„
Azores	12	„
King Fisher	12	„

CUTTERS

Sofia	10	tons.
Adria	22	„
Garibaldi	20	„
Magallanes	19	„
Sokol	17	„
Teresina	15	„
Foi	15	„
Leonora	10	„
Monte Veo	10	„
Palma	12	„
Porvenir	2	„

REMOLCADORES

Anita	13.43	toneladas
Kosmos	6.35	„
Carlitos	4.18	„

RESÚMEN JENERAL

11	Vapores	con	1,501	tons.
26	Goletas	„	1202	„
11	Cutters	„	152	
3	Remolcadores	„	23.90	

Total: 41 buques con 2,878. 92 toneladas.

Pertenecen ademas a la matrícula de Punta Arenas:

16 Lanchas
19 Lanchones
25 Botes

Digitized by Google

15 Chalupas
9 Cachuchos y
2 Lanchas cisternas

Todos esos buques hacen el comercio en las rejiones magallánicas, en el estrecho, en el canal Beagle y hasta Gallegos y Santa Cruz. La empresa Braun y Blanchard está subvencionada por el Gobierno con 20,000 pesos para que atienda servicios especiales de la navegacion en aquellas aguas.

Cuenta la navegacion de Magallanes con un astillero, el de los señores Bonacich y C.ª, en el que pueden hacerse reparaciones hasta en buques de mil toneladas y en el que se construyen embarcaciones mayores y menores.

Existen, ademas, los astilleros:

De Ricardo Palma, para reparaciones de lanchas y embarcaciones menores.

De Doberti y C.ª, para reparaciones y construcciones de embarcaciones hasta de cien toneladas.

De Baglietto, para reparaciones de botes y lanchas de poco tonelaje.

De Parodi, constructor de chalupas y botes; y

De J. Stuvizza, para reparaciones de lanchas.

Dan vida a esta navegacion las diversas industrias del territorio y los centros poblados que las esplotan prósperamente. La base principal de la industria es, como ya se ha repetido varias veces, la ganadería; pero a su lado se levantan las derivaciones de esa industria como las graserías, las fábricas de velas y jabon y los establecimientos frigoríficos para conjelar las carnes; sigue la esplotacion de los bosques, las minas de carbon, los lavaderos de oro, que movilizan anualmente buena cantidad de trabajadores; la pesca clandestina de lobos marinos, etc.

El comercio de cabotaje es así activo, como lo acredita el número de barcos que lo mantiene en las costas chilenas y arjentinas de la Patagonia y de la Tierra del Fuego, movilizando los productos naturales y proveyendo a las poblaciones, faenas y estancias de todos los artículos de importacion nacional o estranjera.

Ademas de las industrias principales del territorio, existen

Digitized by Google

en Punta Arenas los siguientes establecimientos industriales que alimentan numerosos trabajadores, representan un capital importante y producen entradas de consideracion. Tales son (1):

5 Aserraderos.
5 Astilleros.
7 Carpinterias.
3 Confiterías.
3 Fábricas de muebles.
1 Fábrica de jabon.
1 Fábrica de cerveza.
3 Fábricas de ladrillos.
4 Fábricas de licores.
4 Fábricas de flores artificiales.
1 Fundicion y taller mecánico.
5 Herrerías.
2 Hojalaterías.
3 Imprentas
6 Talleres para construcciones diversas.
4 Talleres de marmolistas.
2 Talabarterías.

Estos establecimientos industriales se han aumentado considerablemente con la previsora medida adoptada por el gobernador don Manuel Señoret y aceptada por el Gobierno, de conceder cierto número de hectáreas para las industrias que se establecieran en el territorio. Así en 1899 se establecieron las siguientes industrias al amparo de la proteccion del Estado:

Aserraderos a vapor (dos establecimientos).
Curtiduría
Embarcadero con línea férrea y bodegas.
Fábrica de muebles.
Fábrica de tabaco y cigarrillos.
Fábrica de baldosas.
Fábrica de piedras artificiales.
Fábrica de licores.
Fábrica de cola.
Fábrica de preparacion de abonos.

(1) No incluimos en este número las 12 carnicerías que hai en Punta Arenas, 4 fotografías, 8 panaderías, 7 sastrerías, 2 talleres de pinturas y grabados, 13 zapat erías, 4 joyerías, etc.

Digitized by Google

Lavandería a vapor.
Marmolería.
Varadero y maestranza.

Todos estos factores demuestran el desarrollo comercial de Punta Arenas, pero hai otros que lo atestiguan tan ámpliamente como los ya citados. Nos referimos a las casas importadoras y establecimientos comerciales allí existentes y a las dos instituciones bancarias abiertas al amparo de ese movimiento comercial e industrial.

CASAS IMPORTADORAS.

(*Con patente de 1.ª clase*: $ *500 cada una*).

Stuven y C.ª	Braun y Blanchard
Dobrée y C.ª	Augusto Whafen
Thiessen y C.ª	José Menendez
W. Meidell Wwe.	Stubenrauch y C.ª
Whaits y C.ª	Máximo Gilli
De Bruyne	Jerónimo Martinich.

(*Con patente de 2.ª clase*: $ *150 cada una*).

Schröder y C.ª	José Bucksbaum
Pasinovich Bois de Chesne	J. H. A. Wehrhahn
Fernandez y Montes	Heede y Glimman
Pisano, Ricardi y C.ª	Julio H. Braun
Rivera e Iglesias	Roberto Mulach
L. L. Jacobs	Pourget y Lemaitre
Charles Williams	Rottemburg y Petersen
A. W. Scott y C.ª	Jorje Matetich
Piña y C.ª	Luis Roca e hijos
Cameron y Robson	Antonio Allen
Cárlos Stein	Perez y C.ª

Agrégnese a estas casas importadoras, las numerosas tiendas, almacenes de todo jénero, los cafées y restaurant, etc., y se tendrá una idea aproximada del movimiento comercial de Punta Arenas.

Las dos instituciones bancarias existentes en Punta Arenas son: una sucursal del *Banco de Tarapacá y Lóndres Limitado* y un banco local, nacido a inicitiva de los industriales y hombres de negocios mas activos y emprendedores de aquel territorio, el

Digitized by Google

Banco de Punta Arenas, autorizado por decreto supremo de 24 de abril de 1900.

El Banco de Tarapacá es una institucion de crédito bastante conocida en el pais para que nos demos la tarea de recordar su constitucion, su solvencia y la marcha próspera que ha alcanzado en las distintas ciudades en donde tiene acreditadas sus sucursales. En Punta Arenas y en todo el territorio de Magallanes ha contribuido y contribuye eficazmente a las transacciones comerciales de la rejion y a las que se operan en el estranjero, que, dada la numerosa poblacion estranjera allí establecida, tienen una gran importrncia.

El *Banco de Punta Arenas* abrió su jiro el 23 de mayo con un capital autorizado de $ 500,000 y un capital pagado de $ 100,000.

El Directorio de este establecimiento lo componen los señores Rodolfo Stubenrauch (Presidente), Rómulo Correa C. (Vice-Presidente), Walter Curtzey Alejandro Menéndez (Directores propietarios,) Pedro A. de Bruyne (Director suplente). El Director-Jerente es el señor J. H. Meredith.

El Banco de Punta Arenas tiene los siguientes corresponsales:

En Chile, Banco Aleman Transatlántico.
,, Buenos Aires, Banco Aleman Transatlántico.
,, Rio Gallegos, Banco de la Nacion Arjentina.
,, Lóndres, señores J. Henry Schroeder & Cia.
,, Hamburgo, señores Worwerk Gebr & Cia.
,, Paris, señores H. de Bethmann & Cia.
,. Estados Unidos, señores W. R. Grace & Cia.

Esta institucion se ha desarrollado desde los primeros momentos de una manera firme y segura. A los dos meses de establecida logró realizar uno de los problemas económicos-sociales de la mayor trascendencia, que para la totalidad de las ciudades de Chile, escepto Santiago, es todavia una quimera. Nos referimos a la instalacion de una *Caja de Ahorros*, anexa al Banco, que ya presta los mas importantes servicios a los trabajadores y pequeños industriales del territorio de Magallanes.

Segun la constitucion orgánica de esta Caja de Ahorros, se reciben en ella depósitos diarios de uno a cien pesos por cada

Digitized by Google

imponente, por los cuales la Caja abona un interes de 3 % anual. No se pueden retirar de esos depósitos sumas menores de diez pesos. Enterada la cantidad de mil pesos por un imponente, el Banco cierra la cuenta y adquiere letras o bonos de la Caja Hipotecaria por igual valor, del tipo del 6, 7 u 8 por ciento. El Banco se encarga de cobrar los cupones de intereses semestrales y los abona a la cuenta del imponente. Con estos intereses y nuevos depósitos, el imponente puede abrir una nueva cuenta de depósitos.

Tal es el mecanismo jeneral de esta *Caja de Ahorros* de Punta Arenas que, sin la ayuda del Gobierno, con los esfuerzos propios de los emprendedores industriales y hombres de negocio de Magallanes, ha podido instalarse en el estremo austral de Chile, dando con ello un hermoso ejemplo a los habitantes de este pais que lo esperan todo del Estado-Providencia.

El establecimiento del *Banco de Punta Arenas* y de su *Caja de Ahorros*, es verdaderamente el progreso mas evidente realizado en aquel territorio, y da la significacion mas gráfica del espíritu de asociacion y de empresa de sus habitantes. Ellos han pensado con mucho acierto que, en lugar de que instituciones estranjeras o nacionales, cuyos accionistas no residen en Magallanes, saquen del territorio los beneficios de los establecimientos comerciales de ese jénero, es preferible que queden allí esos beneficios, fecundando así las industrias locales o la riqueza rejional; elevado espíritu económico digno de los mejores aplausos. Los habitantes de Magallanes, comprenden sus intereses y aplican sus actos a la proteccion de sus capitales e industrias.

El *Banco de Punta Arenas* es la prueba mas elocuente de la potencia económica y del desarrollo comercial e industrial de Punta Arenas y del territorio de Magallanes, cuyos rasgos jenerales hemos creido patentizar y cuyo análisis metódico y razonado habremos de acometer mas adelante.

FIN DEL TOMO PRIMERO

Digitized by Google

Digitized by Google

ESPLICACION AL MAPA DEL TERRITORIO DE MAGALLANES.

El mapa del territorio de Magallanes anexo al presente libro, tiene por objeto principal. presentar gráficamente toda la estension colonizable y todas las tierras aptas para la ganadería y demas industrias propias de la rejion austral de Chile.

Los terrenos actualmente en esplotacion en la Patagonia chilena se estienden desde el seno de la Última Esperanza, por el norte, hasta un poco mas al sur del rio de San Juan, en la península de Brunswick, y desde la península de Muñoz Gamero, en el occidente, hasta punta Dungeness, en el oriente, o sea al tocar en el Atlántico.

Hácia el norte de las aguas de Skyring, entre el seno Obstruccion y la Laguna Blanca, se encuentran los terrenos boscosos aptos para la crianza del ganado bovino, y por eso llevan el nombre jenérico de *Vaquería del Norte.* Otro tanto sucede con los terrenos situados al sur y al este de Punta Arenas, que llevan el nombre de *Vaquería del Sur* y *Hacienda Fiscal.* Estos mismos terrenos boscosos, pero en menor escala, se hallan hácia el noroeste de Punta Arenas, entre ese puerto y el rio Pescado y entre las cumbres de San Gregorio y las costas.

Intercalados entre los bosques, cerros y aun montañas de toda esa rejion, se hallan valles o suaves lomajes aptos para la crianza del ganado lanar.

Los terrenos dados en arrendamiento por el Fisco en la Patagonia chilena, alcanzan mas o ménos a 1.000,000 de hectáreas, hallándose las principales haciendas en los alrededores de la bahía Oazy, bahía San Gregorio, punta Delgada, Laguna Blanca, etc., midiendo 30,000 hectáreas algunas de ellas y 90,000 otras.

Sigue en importancia y riqueza territorial la isla Dawson, con 130,000 hectáreas, que esplotan los padres salesianos, y las haciendas de la Tierra del Fuego de la Sociedad de *Wehrhahn*

Digitized by Google

Hnos., con 120,000 hectáreas; de la Sociedad *The Tierra del Fuego Sheep Farming C.º*, con 180,000 hectáreas; de la Sociedad *Phillip Bay Sheep Farmin C.º*, con 170,000 hectáreas y la de la *Sociedad Esplotadora de la Tierra del Fuego* con 1.009,000 hectáreas.

Las islas situadas al sur del canal Beagle: Gordon, Hoste, Navarino, Picton, Lenox y Nueva, en especial la isla Navarino, que es la mas rica en pastos y bosques así como en lavaderos de oro, aun no están ni medianamente colonizadas y esplotadas.

Se puede decir que solo está ocupada industrialmente la sesta parte de los terrenos utilizables del territorio de colonizacion de Magallanes, por lo que respecta a la ganadería, y en parte mínima por lo tocante a las demas industrias.

Como el fin primordial para que fué dibujado el mapa era demostrar la estension colonizable de ese territorio que no baja de 12.000,000 de hectáreas, no se ha dado mucha importancia a los detalles jeográficos indispensables en un mapa medianamente aceptable. Sin embargo, se ha procurado modernizar en cuanto era posible las cartas existentes y presentar un mapa lo mas aceptable que era dable en vista de aquel propósito y de los estudios y antecedentes jeográficos mas conocidos hasta el presente, resultando así una carta la mas acabada y exacta entre las publicadas hasta la fecha sobre la rejion austral.

Con todo, se han deslizado errores de alguna consideracion por lo que se refiere a la línea de fronteras chileno-arjentinas en el seno de la Ultima Esperanza. Así, se siguió marcando la línea divisoria al noroeste del paralelo de 52° con la línea de cruces que significa, *límite definitivo*, cuando en esa rejion, como se sabe, no están aun definitivamente demarcados los límites entre ambos paises, y su resolucion pende del arbitraje de S. M. B. Las líneas sometidas a ese fallo son, por parte de la República Arjentina, la línea de cruces, y, por parte de Chile, la que marca imperfectamente el color tierra del mapa hácia el norte del paralelo de 52°.

Por otra parte, el rio Turbio en la parte arjentina, se halla imperfecto y caprichosamente dibujado en el mapa, por un descuido del cartógrafo que tomó ese dato de una carta arjentina tan errónea como incompleta.

Digitized by Google

Para obviar estos defectos y para presentar de relieve el desarrollo del territorio de colonizacion de Magallanes hasta el paralelo de 47° que lo separa de la provincia de Llanquihue, así como toda la rejion insular y continental hasta Ancud y el rio Bodudahue, respectivamente, se ha adicionado al plano principal otro en menor escala, que consulta esos propósitos y sirve, ademas, para consultar la division territorial propuesta en las pájinas 318 y 319 del testo.

En ese plano adicional se ha llevado el color tierra hasta la línea de puntos que, segun los derechos de Chile, separa su territorio del correspondiente a la República Arjentina, ateniéndonos a la letra y el espíritu del tratado de 1881. Por el mismo error del cartógrafo, anteriormente apuntado, se ha puesto en este plano adicional, con línea de cruces la línea sustentada por el pais vecino, miéntras que la línea chilena está señalada con línea de puntos. De manera que los territorios comprendidos entre ambas líneas son los que están sujetos al fallo de S. M. B.

En ese plano adicional se puede observar el error fundamental del plano principal con respecto al rio Turbio. Existe en la rejion contigua al seno de la Última esperanza una division de las aguas continentales, perfecta y claramente marcada, unas que van al Atlántico y otras al Pacífico, correspondiendo a las primeras las de los afluentes del rio Santa Cruz y del rio Gallegos (del último de los cuales es tributario el Rio Turbio), y a las segundas, las aguas que dan formacion al lago Toro y que desaguan en el seno de la Última Esperanza. De manera que allí se produce el *divortia aquarum* en forma perfectamente gráfica (*véase el plano adicional*).

Los demas defectos, principalmente de omision, que se pueden notar en el mapa, son de un carácter mas secundario, y ellos no afectan de una manera sensible el propósito primordial que se tuvo al confeccionarlo y que no es otro, como queda dicho, que el de presentar en conjunto y de un modo gráfico la rejion ganadera para que sirva de auxiliar a las esplicaciones y reflexiones del testo.

Con todo, sus defectos no serian sino un pálido reflejo de la falta de una carta medianamente apreciable de la rejion austral de Chile y del desconocimiento jeneral en que se halla sumerjida, lo cual creemos haberlo patentizado en el testo, manifestando

Digitized by Google

de una manera gráfica la necesidad de ampliar los estudios jeográficos y de todo jénero que ha menester dicha rejion para formar su plano definitivo y para aprovechar convenientemente sus poderosas fuentes de riqueza.

Otro punto sustancial que hai necesidad de anotar es la diversidad de nombres jeográficos y la distinta ortografía con que se escriben muchos de ellos. Se potentiza esa diversidad en el lago que se halla al sur de la Tierra del Fuego, que los arjentinos llaman *Fagnaus* y en Chile ha empezado a denominarse de *Límites* o *del Límite*. Otro tanto sucede con las cartas inglesas.

Se impone la necesidad de uniformar la nominacion jeográfica de esa rejion, de que el Gobierno de Chile ordene la construccion de una carta oficial con nominacion nacional y definitiva, para concluir con la anarquía que existe sobre la materia.

Digitized by Google

INDICE

PÁJINAS.

DEDICATORIA.

A la memoria de don Manuel Señoret, Gobernador de Magallanes y Contra Almirante de la Armada..... III

INTRODUCCION.

Desconocimiento jeneral acerca de la rejion magallánica.—Este desconocimiento preside la elaboracion del tratado de límites con la República Arjentina, que cedió la Patagonia.—Errores capitales de dicha limitacion.— Contradicciones sustanciales con respecto a los terrenos esplotables en la Patagonia y la Tierra del Fuego.—Aislamiento del territorio de Magallanes.—Inercia administrativa.—Necesidad de nuevas esploraciones y estudios..... 1

PRIMERA PARTE.

CAPITULO I

Espediciones precursoras del descubrimiento del Estrecho de Magallanes.

Designio de Colon al emprender su cuarto viaje a América.—Vasco de Gama llega a las Indias Occidentales por el Cabo de Buena Esperanza.—Descubrimiento de las costas del Brasil.— Los primeros viajes de Américo Vespucio.—Las espediciones de Juan Diaz de Solis.—Otras espediciones ignoradas..... 29

CAPITULO II.

Descubrimiento del Estrecho de Magallanes.

Breves datos biográficos de Hernando de Magallanes.—Su presentacion a la corte de España.—Dificultades para organizar la espedicion.—La partida.—El viaje.—El descubrimiento.—Peripecias de la espedicion—Llegada a las Molucas.—Muerte de Magallanes.—Descripcion de Herrera del descubrimiento del estrecho..... 33

Digitized by Google

PÁJINAS.

CAPITULO III.

Los continuadores de Hernando de Magallanes.

Espediciones que siguieron a la de Magallanes.—Espedicion de Loaysa.—Sebastian Cabot.—Simon de Alcazaba.—Alonso de Camargo.—Fracaso de estas espediciones.—Publicaciones acerca de ellas.—El diario de Martin de Uriarte.—Anotaciones de los viajes de Loaysa y demas espedicionarios.... 49

CAPITULO IV.

Juan Ladrillero.

Los descubridores y primeros esploradores de las costas occidentales de Chile.—Los capitanes Ruy Diaz, Juan Fernandez y Alonso Quintero.—Espediciones de Pastene y de Ulloa.—Juan Ladrillero.—Breves datos acerca de este célebre descubridor.—Aprestos de su espedicion a Magallanes.—Cortes Hojea y la *San Sebastian*.—Reconocimientos de Ladrillero en la costa sur de Chile.—Sus estudios.—Entrada al estrecho por el occidente.—Vuelta de Ladrillero al norte de Chile..... 57

CAPITULO V.

Pedro Sarmiento de Gamboa.

Efecto que causa en el Perú el corso de Drake.—El virrei organiza una espedicion para batirlo.—Primer viaje de Sarmiento.—Reconócimientos en el sur de Chile.—Notables observaciones náuticas y científicas de Sarmiento.—Sus cartas y planos.—Se resuelve ir a España a dar cuenta de su espedicion al Rei.—Presentacion ante Felipe II.—Plan de Sarmiento para fortificar y poblar el estrecho.—Su segundo viaje.—Dificultades con que tropieza.—Llegada al estrecho.—Fundacion de la colonia del Rei don Felipe.—Triste fin de la espedicion y de la colonia..... 65

CAPITULO VI.

Los corsarios ingleses.

El castigo de Dios.—Entrada de los ingleses en el Pacífico.—Francisco Drake.—Primera espedicion de Tomas Cavendish.—Juan Chidley y Andres Merrick.—Segunda espedicion de Cavendish.—Ricardo Hawckins.—Resultados jeográficos de estas espediciones..... 75

Digitized by Google

PÁJINAS.

CAPITULO VII.

Viajes de los holandeses.

Las compañias holandesas inician el comercio con el oriente.—La primera espedicion.—Jacobo Mahu.—Simon de Cordes.—Espedicion de Oliverio Noort.—Viaje del almirante Spilberg.—Descubrimiento del Cabo de Hornos.—Espedicion de Jacobo de L'Hermite.—Enrique Brouwer..... 87

CAPITULO VIII.

Nuevas espediciones de españoles e ingleses.

Reanudacion dèl órden cronolójico en las espediciones al estrecho de Magallanes.—Efectos que producen en España las espediciones holandesas.—El viaje de los Nodales.—Sus descubrimientos.—John Narborough.—Importantes esploraciones.—Espediciones de don Antonio de Vea y de don Pascual de Iriarte.—Otras espediciones.—El padre jesuita Mascardi.—Sus esploraciones en la Patagonia.— La ciudad de los Césares..... 103

CAPITULO IX.

Filibusteros, corsarios y contrabandistas.

LA CAMPAÑA DE ANSON.

Oríjen de los filibusteros.— Sus campañas en el Pacífico.—Bartolomé Sharps.—Cook y Davis.—Espedicion de Juan Strong.—El corsario Guillermo Dampier.—Woodes Roger.—Espedicion de Juan Clipperton y Jorje Shelvocke.—Paralizacion de los viajes de los ingleses al mar del sur.—Vuelta de los holandeses al Pacífico.—Espedicion de Jacob Roggeween.—Naves contrabandistas.—Los buques de «Rejistro».—La campaña de Anson en el Pacífico.—Espedicion de Pizarro.—Don Jorje Juan y don Antonio de Ulloa..... 115

CAPITULO X.

Los franceses en el Pacífico.

Los primeros espedicionarios franceses.—Los filibusteros.—Espedicion de M. de Gennes.—M. Beauchesne.—Coudrai-Péree y Fouquet.—El viaje del padre Luis Feuillée.— Escursion científica de Frezier.—La Barbinais le Gentil.—Consideraciones jenerales.— Los viajes de Bougainvlle.—Espedicion de La Pérouse..... 133

Digitized by Google

PÁJINAS.

CAPITULO XI.

Espediciones científicas inglesas.

El movimiento científico en las esploraciones marítimas.—Espedicion de John Byron. —Juicio de Byron sobre las costas magallánicas.—Samuel Wallis y Felipe Carteret.—Los viajes del capitan Cook.— Espedicion de Jorje Vancouver.—Los estudios jeográficos al finalizar el siglo XVIII..... 147

CAPITULO XII.

Espediciones científicas españolas.

El viaje de la fragata *Santa Maria de la Cabeza*.—Objeto de este viaje.—Los espedicionarios.—Derrotero de la espedicion.—Descubrimientos hechos.—Levantamiento de planos.—Resultados del viaje.— Nueva espedicion de don Antonio de Córdoba.—Los paquebotes *Santa Casilda* y *Santa Eulalia*. —El viaje.—Estudios en el estrecho de Magallanes.—Levantamiento total del plano del estrecho.—Resultados de esta espedicion.— Resolucion del problema de poblar el estrecho.—Espedicion de Malaspina.—Viajes del frai José Garcia.—Mancilla y Ugarte.—Sotomayor y Machado. — Gonzalez y Domonte.—Otras espediciones secundarias..... 159

CAPITULO XIII.

Las esploraciones modernas en las costas y mares australes.

Paralizacion de las espediciones al Pacífico.—Las causas.—Renacimiento de los estudios científicos en los mares y costas del sur.—Las espediciones científicas inglesas.—Parker King y Fitz Roy.—Los viajes de la *Adventure* y de la *Beagle*.—Sus notables trabajos.—Dumont d'Urville.—Espediciones de la *Nassau*, de la *Alert* y de la *Sylvia*.—Los viajes científicos de los franceses.—Espediciones de la *Caracciolo*, *Vittor Pisani* y *Christoforo Colombo*.—El viaje de la *Romanche*... 183

CAPITULO XIV.

Las esploraciones chilenas.

Iniciacion de las espediciones chilenas al estrecho de Magallanes.— Espedicion del capitan Williams.— Fundacion del Fuerte Búlnes.—Estudios de don Bernardo Philippi.—Espedicion del capitan Muñoz Gamero.—Estudios del capitan Martinez.—Esploraciones del capitan Hudson.—Espedicio-

Digitized by Google

PÁJINAS.

nes de don Francisco Vidal Gormaz.—Los viajes del capitan Simpson.—Esploraciones del capitan Latórre.—Espedicion del capitan Viel.—Espedicion de don Alejandro Bertrand. —Id. del capitan Serrano Montaner.—Id. del capitan Wilson.— Otras espediciones.— Los trabajos de las comisiones de límites..... 207

CAPITULO XV.

La jeografía de la rejion austral.

Estado actual de los conocimientos jeográficos de la rejion austral.—Necesidad de ampliar los estudios existentes sobre el territorio y la hidrografia marítima.—La rejion continental. —Las islas.—Los canales.—Apertura del istmo de Ofqui.— Navegacion desde Chiloé hasda el Atlántico por canales.— La Sociedad Jeográfica..... 263

SEGUNDA PARTE.

CAPITULO I.

El territorio de Magallanes y su division política.

Límites del territorio de Magallanes.—Dudas que han orijinado. —Estension que abarca el territorio.— Climatolojía.—Poblacion.— Division política.—Necesidad de modificar la division política y territorial de la rejion austral al sur de Chiloé.—Proyectos que existen al respecto..... 287

CAPITULO II.

La primera colonia nacional en el Territorio de Magallanes.

Fundacion de «Fuerte Búlnes».—Causas que orijinaron este acto administrativo.—Su alcance internacional.—Gloria de la administracion Búlnes.—Lento desarrollo de la colonia.— Su traslacion a Punta Arenas.—Los primeros gobernadores.—El motin de Cambiazo.—Restablecimiento del órden. —Asesinato del gobernador don Bernardo Philippi.—Los nuevos gobernadores de la colonia.—El motin del 77.—La nueva era..... 321

Digitized by Google

PÁJINAS.

CAPITULO III.

La capital del territorio de Magallanes.

Importancia de Punta Arenas en la rejion austral.—Emporio comercial y de poblacion.—Su situacion jeográfica.—Aspecto y desarrollo de la ciudad.—Sus edificios, paseos y sociabilidad.—Administracion pública—Instruccion.— Fundacion de un Instituto Comercial e Industrial.—Fundacion de una biblioteca.— Beneficencia.— Cárcel y presidio.— Policia.— Otros servicios.—Administracion local..... 363

CAPITULO IV.

El puerto de Punta Arenas y su desarrollo comercial

El desarrollo comercial de Punta Arenas.—Marcha paralela del comercio, de la poblacion y de la industria ganadera.—Datos estadísticos.—*La matricula de vapores de Punta Arenas.*—*El comercio de cabotaje.*—*Astilleros* y varaderos.—El comercio. — Casas importadoras. — Los bancos..... 415

Digitized by Google

GRABADOS Y MAPAS.

	PÁJINAS.
Hernando de Magallanes (portada)	
Estrecho de Magallanes	32
Cabo Pilar	102
Estrecho de Magallanes (canales de Smith, Latitud Cove)	182
Manuel Búlnes	320
Punta Arenas	362
Bahía de Punta Arenas	415
Plano de Punta Arenas	Final.
Mapa del territorio de colonizacion de Magallanes	»

Digitized by Google

Digitized by Google

ERRATAS MAS NOTABLES.

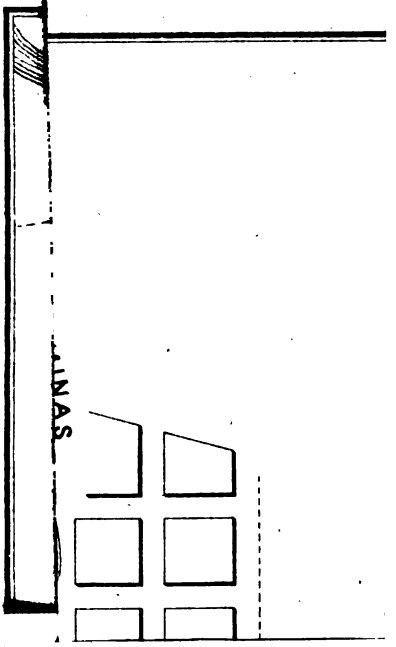
A consecuencia de imprimirse este libro en Valparaiso, léjos de la residencia de su autor, se ha resentido la correccion de las pruebas, escapándose muchos errores ortográficos, tipográficos y algunos de concepto. Anotaremos aquí solo los mas notables.

PÁJINA	LÍNEA	DICE	DEBE DECIR
IV	22 y 23	territorio; aun	territorio aun;
VI	1.ª	aquiesencia	aquiescencia
2	28	siete	doce
26	9 y 10	millones	millares
44	34	la	iá
79	1 (nota)	Vachelles	Vauchelles
»	2 (»)	su	este
143	7 y 8	ingleses	españoles
239	1.ª	LXXVII	LXXVIII
368	21	encuentrado	encontrado
412	31	constituye	constituya
426	11	importrncia	importancia
432	9	Fagnaus	Fagnano

Digitized by Google

Digitized by Google

ENAS



THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY.
ASTOR, LENOX AND

Digitized by Google

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

OCT 2 3 1929

Digitized by Google

Digitized by Google